


seguro

Cada mes vamos a presentarte una o varias situaciones habituales dentro del tráfico urbano, que representan además una parte significativa de los accidentes que sufren las motos todos los días en nuestras calles: son cosas que ocurren con frecuencia, y que como veremos en muchos casos es posible evitar, o minimizar sus consecuencias, con una serie de precauciones básicas. Recuerda que las estadísticas de las policías municipales nos dicen que de cada tres accidentes de moto, en dos hay un coche implicado que es el causante de esa situación de riesgo para el motorista: hay que partir de la base, pues, que hasta que los automovilistas respeten más a quienes comparten con ellos las calles, tendremos que tener varios «ases» guardados en la manga para poder salir airosos de situaciones complicadas. La buena noticia es que no sólo es esto posible, sino que precisamente la libertad de movimientos y agilidad al andar sobre dos ruedas nos dan muchas más «armas» a la hora de no meternos, o evi-

tar y esquivar, problemas. Esa misma agilidad puede también meternos en más líos de los que buscamos, basta ver un repartidor «en acción», por eso vamos a ayudarte desde aquí a hacer el mejor uso de tu nuevo scooter o moto para convertirte en «el piloto más seguro» como reza nuestra sección. Quienes esto escribimos llevamos muchos años andando sobre dos ruedas, acumulando muchos kilómetros, y todos los días vemos, sufrimos, situaciones «comprometidas» que la experiencia nos ha enseñado a prevenir y evitar, de forma que lo que para alguien inexperto o poco prevenido podría ser un accidente, para nosotros es otra anécdota a saldar con una mirada reprobatoria a quien ha provocado tal situación. Dar ese paso, poner en marcha ese «sexto sentido» que te previene de situaciones de riesgo, verás como no tiene nada de «místico» y sí mucho de lógico, es tan fácil como reflexionar en cómo puede presentarse un peligro y evitarlo de antemano. Aquí  aprenderás cómo hacerlo.

Muchas situaciones de riesgo en moto **pueden prevenirse con una buena colocación** y teniendo siempre en cuenta lo que puedan hacer los demás

Circular en coche es muy sencillo: cada uno va por su carril, pendiente de lo que hace el de delante, y ya está. En moto un «carril» da para mucho porque mide como tres motos de ancho y por tanto puedes elegir en qué parte te interesa estar. En general esa parte nunca será la central, porque ahí es donde menos escapatoria tenemos según lo que ocurra delante nuestro. En el dibujo tienes una de las situaciones más típicas que acaban en golpe por alcance de la moto al coche que lleva delante: el piloto de la moto roja está mal situado porque está demasiado cerca del coche que le precede, y porque está justo en el medio del carril. Si el coche frena de improviso, la poca distancia no nos dará tiempo para reaccionar y frenar, así que «nos lo comeremos», y como estamos justo en medio tampoco podremos completar una maniobra evasiva. Sin embargo, si estuviéramos circulando como el de la moto azul, contaríamos con una doble ventaja de antemano: primero, la mayor distancia al coche nos da más tiempo para reaccionar y frenar. Segundo, y más importante, estaremos mejor colocados y podremos esquivar el coche que se ha detenido pasándole por la izquierda con un pequeño movimiento

evasivo. Es más importante la colocación y poder esquivar el coche porque el suelo puede no estar en el mejor estado para un frenazo intentando evitar el coche: una situación así podría salvarse en coche con un frenazo porque no se desestabiliza aún bloqueando las cuatro ruedas, pero en moto no debe frenarse violentamente so pena de acabar en el suelo. Una última observación en este tipo de situaciones: es muy importante controlar con la mirada no sólo el coche que nos precede, sino el tráfico delante suyo. La mayoría de golpes por alcance entre coches se deben a que el conductor de detrás está «hipnotizado» con el que tiene justo delante y no se da cuenta si más allá están frenando por una caravana, circulando además demasiado cerca. En moto tenemos la ventaja de estar más altos y más libres: podemos, debemos, mirar el tráfico delante del coche que nos precede para podernos anticipar a situaciones de riesgo. Y no te olvides que quien frena delante de ti no está haciendo en general nada «irregular» (de hecho tu seguro ni siquiera preguntará: el que da por detrás es el culpable en estos casos), eres tú quien debe estar prevenido y bien colocado para evitarlo.

No te olvides...

- Nunca vayas demasiado cerca del coche de delante.
- Utiliza todo tu carril para preparar la siguiente maniobra.
- Ten siempre prevista una escapatoria.
- Mira siempre el tráfico delante tuyo, a lo lejos.
- Un frenazo, en moto, **NO** es la solución.

Cómo evitar que nos corten el paso

Previsión

Aunque todos sabemos que para hacer un giro hay que estar colocado en el carril adecuado, la realidad es que muchas veces nos encontramos con coches que hacen giros a izquierda o derecha desde el carril central, o que nos cojen cuando estamos circulando con nuestra moto en un carril con coches mal aparcados por el que un coche no puede pasar, pero nuestra moto sí. La consecuencia de esta situación suele ser un golpe de nuestra moto en el lateral del coche. Evitarlo es, evidentemente, cuestión de que el conductor del coche pida paso (intermitente) y compruebe que tiene paso libre (mirar) antes de ejecutar la maniobra, pero parece que es algo que les cuesta mucho y prefieren dar emoción a nuestra vida en la calle... Nuestras posibilidades de evitar ese tipo de golpe dependen pues de nuestra previsión: si circulas por el carril de la derecha y tienes coches a tu izquierda, fijate si las calles que vas pasando permiten girar hacia la derecha porque ahí puede ocurrírsele a alguno girar de golpe. Lo mismo con entradas a centros



Juan Muñoz

Subdirector de la revista **Motociclismo**
 60 kilómetros a diario en moto o scooter
 Dos accidentes en 10 años por culpa del contrario y sin consecuencias
 Edad: 37 años
 Antigüedad del carné: 21 años (A1)
 Experiencia en moto de campo

1. Conducir a la defensiva. Hay que buscar siempre el equilibrio, pero lo más importante es prever las maniobras del contrario. Mirar el interior de los coches, los movimientos de la cabeza del conductor del coche pueden servirnos para saber si están discutiendo o conducen de una forma distraída, por ejemplo hablando por el móvil, por lo que aquí convendrá ir a la defensiva y con muchísimo margen.

2. Conducir a la ofensiva. El miedo es un mal consejero en dos ruedas, a veces un golpe de acelerador a tiempo nos podrá salvar de una desagradable situación. En caso de peligro inminente, conservar la sangre fría hasta el último momento podrá mitigar en gran medida las consecuencias de una caída. Conduce siempre con amplios márgenes de seguridad y con la vista puesta en posibles escapatorias. Los cursos de conducción o la experiencia en moto de campo son siempre un valor seguro.

3. ¿Espejos? Ubica siempre tu posición en relación con el tráfico. En scooter, cuando en muchos casos viajas algo más despacio que el resto del tráfico, es importante tener un ojo puesto en los retrovisores para anticiparnos sobre lo que nos viene por detrás. Muchos automovilistas dejan poco margen al iniciar un adelantamiento a una moto más lenta, o se colocan sólo parcialmente en el carril de la izquierda.

Cómo evitar que te alcancen en un semáforo

Hemos querido reflejar en otro dibujo una «variante» de esta situación, en la que también la previsión es fundamental esperando que «alguien haga algo mal»: cada vez que te detienes en un semáforo, especialmente si llegas solo y el resto del tráfico está lejos detrás de ti. Nunca, nunca, frenes y te coloques en el centro de tu carril. Primero, porque la parte central de los carriles, cerca de los semáforos, es la más sucia debido a restos de aceite que gotea de los motores de los coches y camiones, de forma que no es difícil sufrir un patinazo en esos últimos metros de frenada. A todo esto, nunca apures frenada en los semáforos como si fuera la última curva de un Gran Premio precisamente por este motivo (aceite, grasa y suciedad en el suelo).

Segundo, y no menos importante, porque si estás en mitad del carril estarás en plena trayectoria de un conductor que llegue despistado con su coche más rápido de lo que debe...

o tan despistado que no se ha dado cuenta que el semáforo está en rojo. Por desgracia es algo que pasa con bastante frecuencia, y digo por desgracia porque ése es de los peores golpes que puede sufrir un motorista, primero por

Nunca te detengas donde estás expuesto a un golpe por detrás

inesperado, y segundo porque el golpe por detrás provoca lesiones feas de espalda, cuello y cabeza. Cuando llegues a un semáforo, ponte apartado a un lado, izquierda o derecha según la situación, pero bien apartado: si llega ese conductor despistado, que tenga por donde seguir su trayectoria sin llevarte por delante.

Evita colocarte por donde pueda pasar un coche que circule cerca de ti

comerciales o incluso aparcamientos: cada ocasión de meterse hacia la derecha, cortando por lo tanto tu trayectoria, debe alertarte. Para evitar estas situaciones, hay algo más que puedes hacer además de estar alerta y fijarte en los movimientos de los demás: puedes minimizar tu tiempo de reacción estando preparado de antemano. Lleva siempre uno o dos dedos en las manetas de freno, acostúmbrate a conducir así siempre, o siempre que estés rodeado de tráfico, porque el tiempo en llevar el dedo hasta la maneta es mayor que el que tardas en apretarla y estar ya frenando. Es la diferencia entre la anécdota, el susto, y el accidente. Y ten también el pulgar preparado en el mando de la bocina: ellos no miran (por eso «no te habrán visto») pero sí oyen, de nuevo ese «toque» rápido de bocina puede salvarte y dejarlo en anécdota, si lo das a tiempo.

No te olvides...

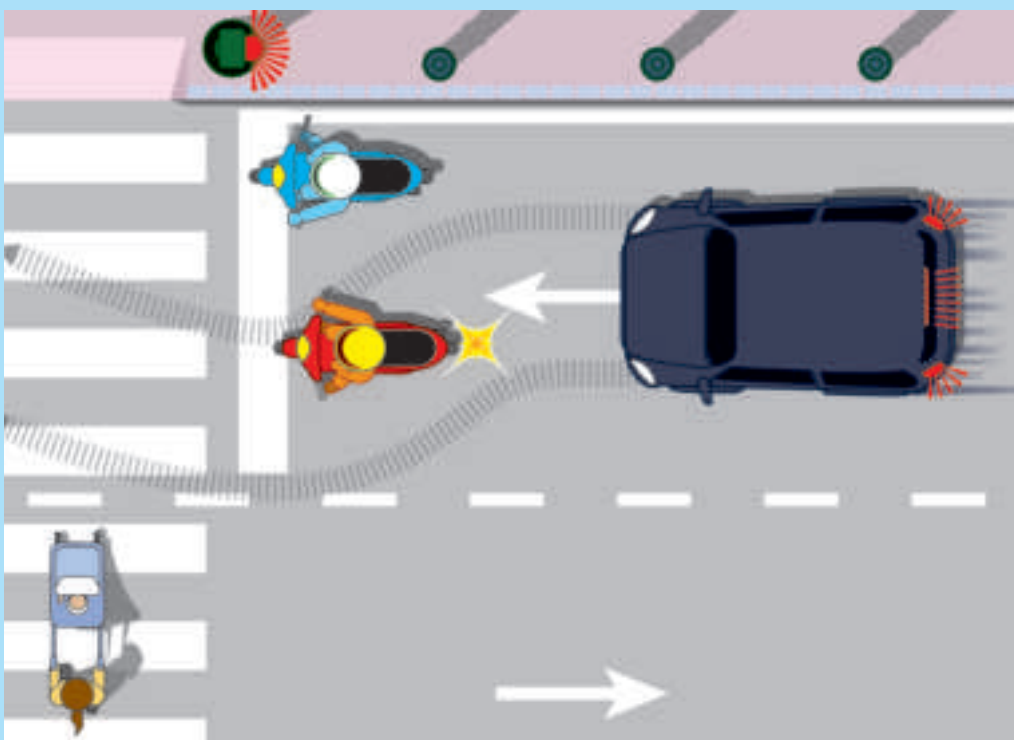
- Prevé los movimientos de quienes circulan a tu alrededor.
- Evita situarte o pasar por la posible trayectoria de otros.
- Muy alerta cuando sea posible un giro cerca de un cruce.
- Ten siempre preparado un dedo en el freno y otro en la bocina.
- Nunca circules confiando en los demás: hazlo desconfiando.

Moto segura, piloto seguro

● Por mucho cuidado que tengas, si tu moto tiene algún problema no sólo no podrás reaccionar a tiempo ante una situación de riesgo, es que ¡sólo ir montado será un riesgo! La diferencia entre coches y motos no es sólo que las motos sólo se sostienen sobre dos ruedas, es que además esas dos ruedas «pisan» un trozo muy pequeño de asfalto ya que deben ser capaces de inclinarse en las curvas, frente a la huella plana de cada una de las cuatro ruedas de un coche.

Las presiones de las ruedas son mucho **más críticas en una moto que en un coche**, y unas décimas de menos pueden provocar una caída.

Así, un coche con los neumáticos muy gastados o con presiones erróneas sigue andando casi igual de bien, incluso con una rueda pinchada, pero una moto es inconducible con una rueda pinchada y sólo con que la rueda delantera esté unas décimas por debajo de su presión correcta notaremos una pérdida de manejabilidad pudiendo tener una caída sólo por ese motivo. Si quieres ser un piloto seguro, el primer paso consiste en estar seguro que tu moto también es segura: revisa las presiones de ambas ruedas con frecuencia, aprende enseguida si pierden algo y cuánto, y aunque no pierdan nada no te olvides de controlarlas cada cierto tiempo, y tampoco dejes que los neumáticos lleguen a desgastarse tanto que notes su mal estado a los mandos.



Técnicas de conducción

Vías rápidas

Circular con tráfico fluido

Precaución

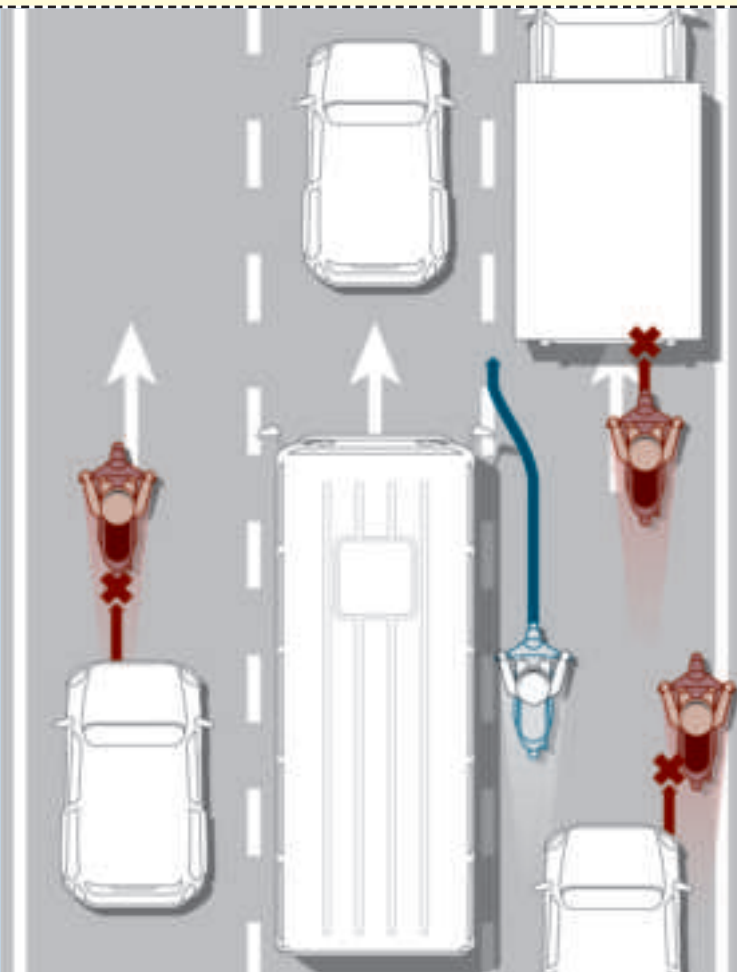
Entuscooterereselreydelaciudadgraciasasuagilidad, vaslimpio,puedesllevertuscosasenelhueco,notienes problemasparaaparcar...;Sonlos125perfectos?No, hayunasituaciónenlaquesevenendesventajafrente a otroscooteremotosdemayorcilindradayprestaciones, yfrentealtráficodegeneral:enlasvíasrápidasocircunvalaciones,cuandoeltráficoesfluido,ennuestros125 deberemoscircularconprecauciónytomarnosel trayecto concalmayelrabillodelojopuestoenelretrovisor.Ya sabemosquelaley nopermite superarlos90hasta120km/h enesasvías,yqueun125estáahienquantoaprestaciones, peroaquítratamosde analizarlassituacionesrealesconlas queenfrentarás,nolasteóricas.

Los125sonmuyágiles,pero envíasrápidasnoson«los reyes»:tómaloconcalma.

Ylarealidadseráque,encirculaciónfluidaysegúnqué modelotengas,deberás circularporelcarrildeladerecha ocomomuchoelcentral,«compitiendo»coneltráfico mediano(furgonetas, autocares)opesado.Novayas colocado«apartado»entucarril,no«dejespasar»a quien venga detrás deti aun que parezca más rápido si lo es realmente, que adelanta adecuadamente por el otro carril sin ponerte en peligro; sitúate a parte para que pase «justo», te estás exponiendo aun riesgo innecesario si no lo haces.

Si, por otra parte, vassiguiendo a (por ejemplo) un autocar y crees que puedes pasarlo por poco, tampoco lo intentes salvo que haya una evidente ventaja a tu favor: cuando le estás pasando por la izquierda y llegas a su altura, perderás su «rebufo» y el viento te dejará clavado, no podrás pasarlo y estarás obstaculizando a otros coches que llegarán por ese carril, mucho más deprisa. Evita esa situación de riesgo, no quieras adelantar a toda costa. Circulando a buen ritmo, no te pegues demasiado al vehículo delante tuyo ni sigas desde el centro del carril: prepara siempre «escapatorias» entre carriles por si se detienen de golpe.

Tómate, pues, tu espacio en estas vías rápidas como un trámite: no descuides tu atención hacia el delante ni hacia atrás (retrovisores) y te librarás de estas situaciones de riesgo.



Noteolvides...

- Mantén una actitud defensiva ante los vehículos más rápidos que tú: siempre atento a los retrovisores.
- No circules «apartado» a la derecha de ningún carril: quien quiera o pueda pasarte, que lo haga como es debido.
- No sigas al vehículo que te precede demasiado cerca ni justo en mitad del carril: prepara escapatorias.
- No intentes adelantar a autocares o camiones que circulen sólo algo más despacio: surebufo puede dejarte «parado» con tráfico rápido detrás de ti.

La conducción urbana no transcurre sólo entre semáforos: tarde o temprano tendremos que pasar por una circunvalación o un travía «rápida» y conviene tener clara la actitud a tomar.

Vía rápida a tascada **Estu ahora**

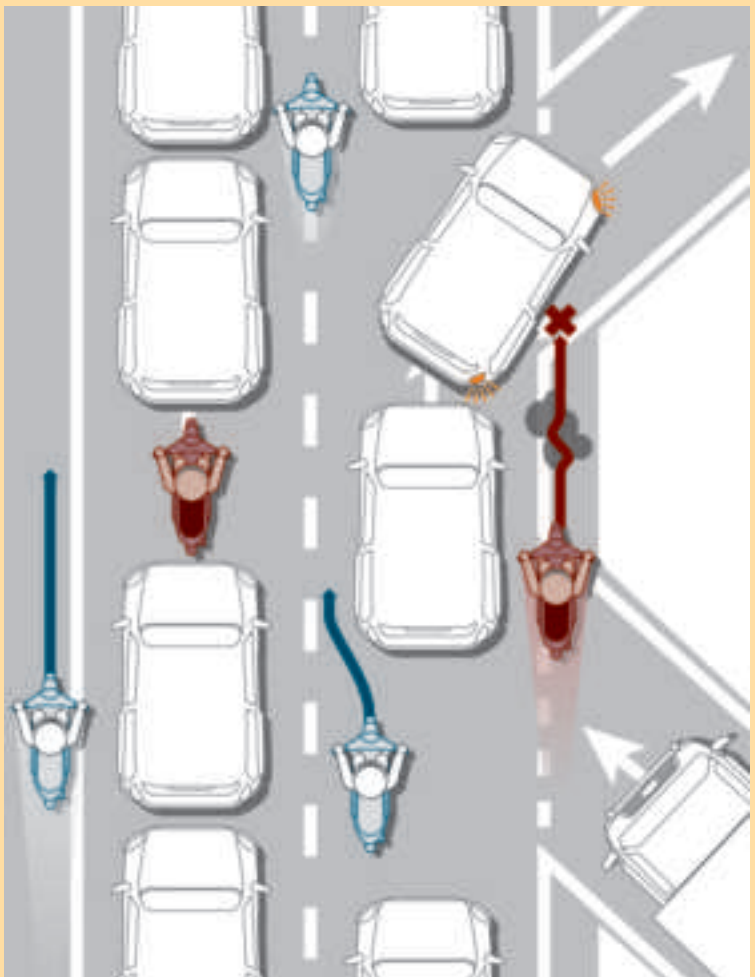
Estu ahora puntay, pese a los múltiples carriles de la vía rápida, la cantidad de tráfico que elataco es inevitable: los coches avanzan lentamente, pasan largos ratos parados, y sus conductores están distraídos con sus radios, leyendo el periódico o discutiendo a través del móvil. Es una situación de tráfico compleja, más parecida a la que encuentras dentro de la ciudad que en una vía rápida, pero hay que afrontarla exactamente como la de unataco urbano, con ciertas ventajas: no hay tráfico de frente, no hay semáforos (o raravez), y las únicas oportunidades que tienen los otros conductores de hacer girose en las salidas o incorporaciones, con lo que estos no serán tan repentinos como en las calles. De entrada, ten algo claro: ¡no permites circular por los arceñes (salvo en ciclomotor, que debe hacer lo en autovía) ni «entre carriles» con tráfico rodado (si están detenidos la cosa cambia). Sin embargo, para quienes vamos sobre dos ruedas los arceñes son la parte más segura y despejada de la vía, y merecen la pena arriesgar unaposible sanción (raro) a cambio de la mayor seguridad y rapidez que conseguiremos. En ese caso, si el arceñ izquierdo está despejado y accesible (cuidado con ciertas juntas de asfalto) debes estar favorito: no hay accesos, suele estar más limpio de cristales y restos de accidentes y

Como en la ciudad, pero sin tráfico de frente, puedes aprovechar tu agilidad para superar los atascos gigantes.

es más difícil que quien está en el lado (conductor) abra una puerta de improviso sin mirantes. Por la derecha nos sólo se acumula más suciedad (riesgo de pinchazo o resbalón) sino que un pasajero puede abrir una puerta de repente, por supuesto, tendrás problemas cuando se acerque a una salida o incorporación. En cualquier caso hay que evitar circular «como un coche más», en mitad de tu carril y demasiado cerca de adelante precede: en caso de frenazo tu moto no se detendrá tan rápido como un coche, no podrás esquivar el de adelante y es posible que quien te siga esté distraído y frene tarde. No les des esa oportunidad: colócate cerca de las separaciones de los carriles, aunque se parado.

Note olvides...

- No circules «como un coche más» en mitad de tu carril y pegado de adelante.
- La ley no permite circular por el arceñ, pero es lo más seguro para nosotros: es mejor una multa que un golpe.
- Cuidado con el arceñ de derecho: siempre está más sucio y un pasajero puede abrir una puerta.
- Atención cuando vengas en incorporaciones o salidas: habrá movimientos entre carriles, quizás bruscos y repentinos.



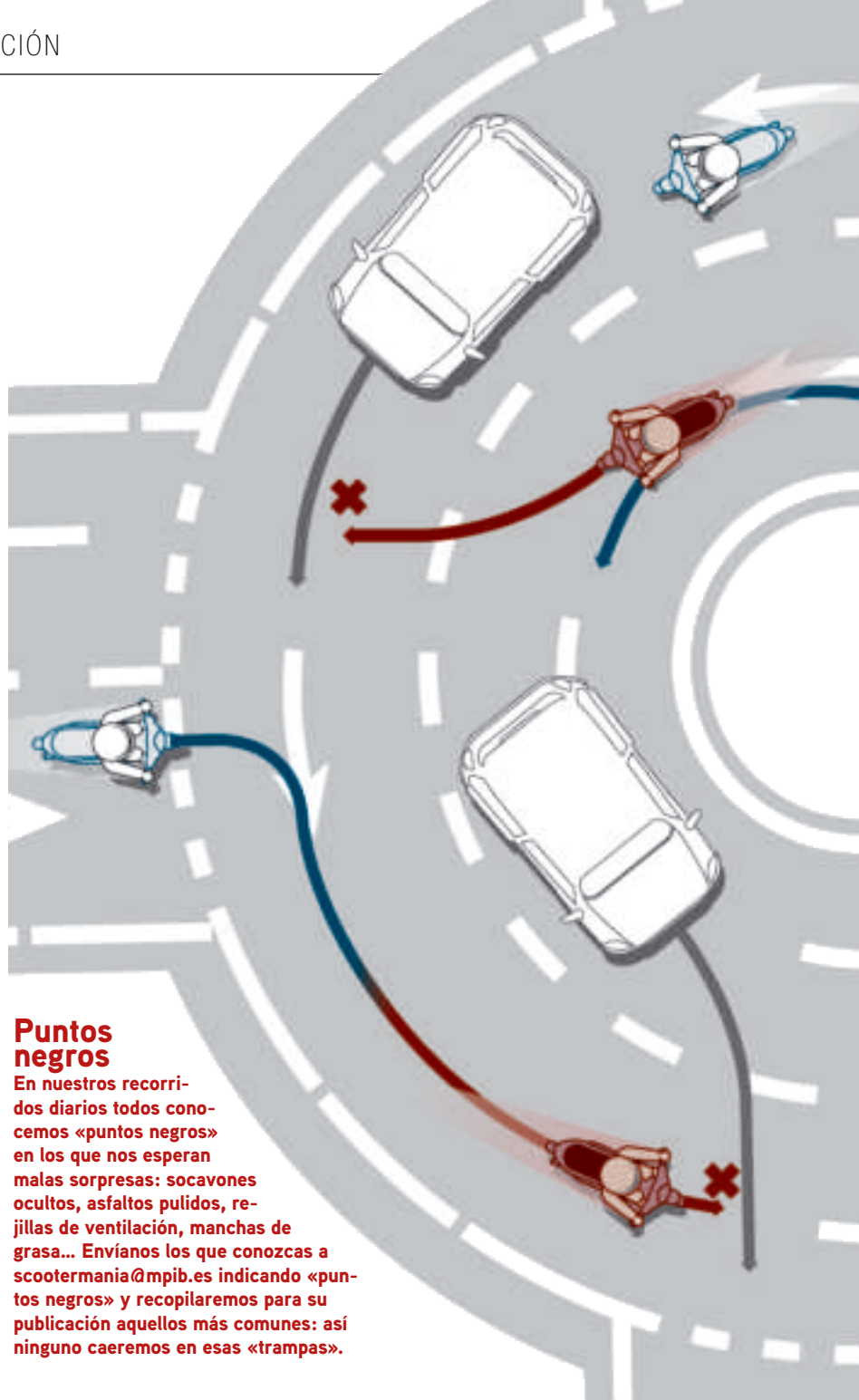
Glorietas

En cruces de calles y carreteras cada vez son más comunes las «glorietas» y sus particulares normas para acceder, circular y salir de ellas. Veamos qué debes tener en cuenta para hacerlo sobre dos ruedas con seguridad.

TEXTO: JMªA ILUSTRACIONES: IKI

BASTA acercarse (a pie) a una glorieta y observar el tráfico que pasa por ella para darse cuenta que, con el reglamento en la mano, a la mayoría de quienes circulan por ellas se les podría amonestar por unas faltas u otras: no respetar la prioridad de paso (quien accede debe dejar paso a quien circula por ella), circular por el carril equivocado cuando se va a abandonar (el interior, cruzando el exterior al salir), bloqueándola cuando hay atascos...

Así que, cuando nos toca pasar por una glorieta, tendremos que tener todo eso en cuenta, eso más algo importante que nunca hay que olvidar cuando se anda sobre dos ruedas: para nosotros la prioridad es evitar las situaciones de riesgo y de nada sirve «tener la razón» si por culpa de otro acabamos con un susto o un golpe. Recuerda siempre que dos de cada tres accidentes de moto tienen como culpable un coche, así que lo que haremos no será «buscar» el toque de quien está haciendo algo mal, sino prever esa situación y evitarla. Para eso recuerda nuestra primera lección: pulgar izquierdo siempre a punto en la bocina, pues un aviso a tiempo nos salvará la mayoría de veces.



Puntos negros

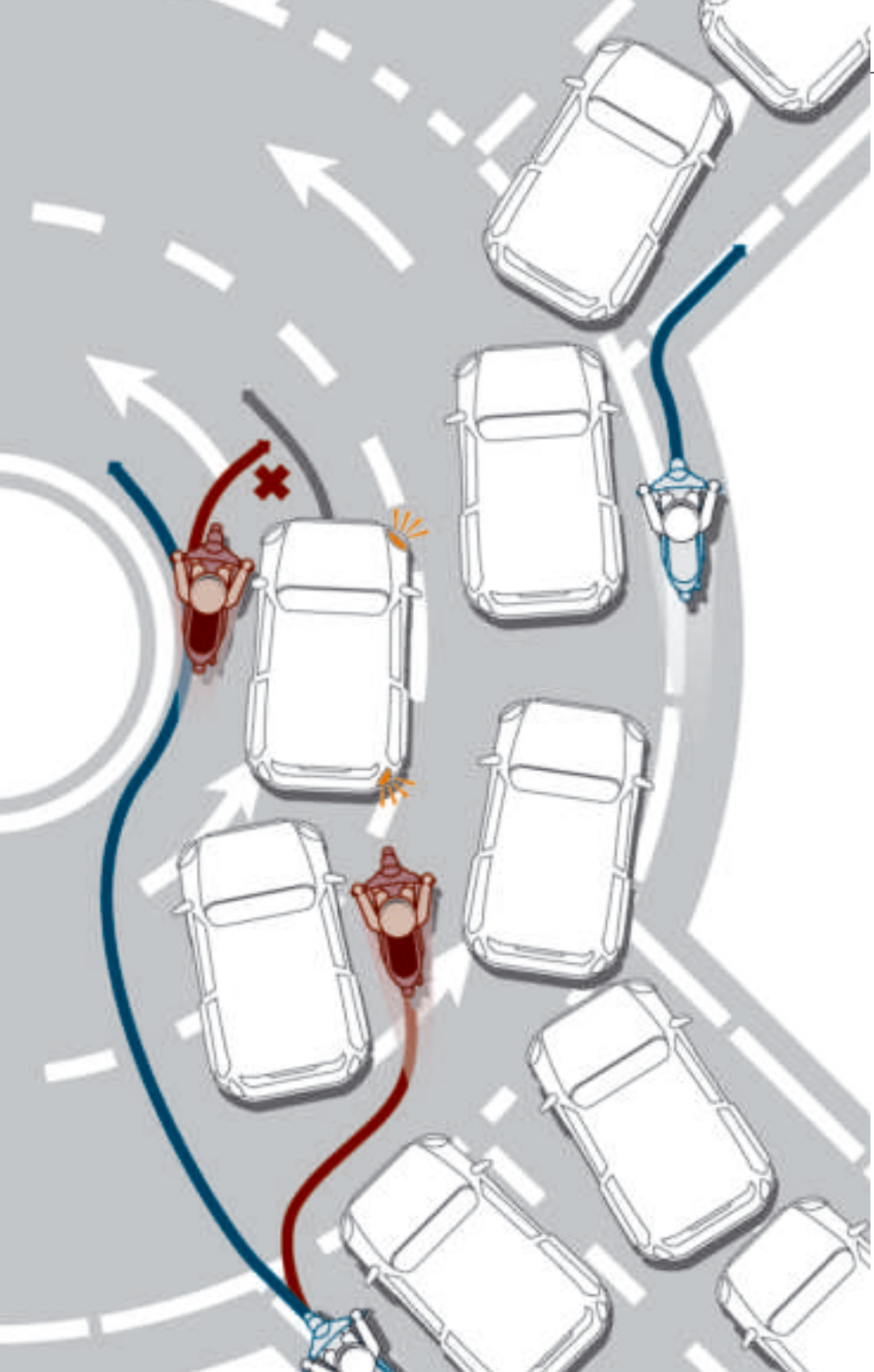
En nuestros recorridos diarios todos conocemos «puntos negros» en los que nos esperan malas sorpresas: socavones ocultos, asfaltos pulidos, rejillas de ventilación, manchas de grasa... Envíanos los que conozcas a scootermania@mpib.es indicando «puntos negros» y recopilaremos para su publicación aquellos más comunes: así ninguno caeremos en esas «trampas».

1 Incorporación

Los que circulan por la glorieta tienen preferencia y hay que esperar la oportunidad de que nadie venga por el carril al que vas a incorporarte, pero ¡cuidado! si enseguida hay otra salida: es muy posible que venga alguien circulando por el carril interior con intención de salir por ahí, cruzando el carril exterior por el que tú te ibas a incorporar (correctamente ya que estaba libre). Él lo habrá hecho mal y, llegado el caso, la policía y su seguro lo saben igual que tú y yo (él creerá que «ha trazado bien»), pero evitar esa situación de riesgo es tan sencillo como esperar a que esté a tu altura e incorporarte con la vista puesta en su parte trasera izquierda... que seguramente desaparecerá enseguida por tu derecha (por esa salida). Este es de esos casos en los que hacer las cosas correctamente no es garantía de hacerlas con seguridad (por culpa de los demás... pero están ahí).

2 Salida

Ya estamos dentro de la glorieta y ahora es nuestro turno de hacerlo bien: cuando la siguiente salida sea la tuya deberás cambiarte al carril exterior para salir desde éste y no desde el interior. Si no lo haces así estarás cometiendo el mismo error al que nos enfrentábamos antes y te expones a que haya otro vehículo circulando por el carril exterior, en cuya trayectoria de cruzarás tú, y ya sabemos que eso en moto no es nada interesante que ocurra. Por cierto si la zona no es habitual y te das cuenta que te vas a pasar «tu» salida (seguramente circulando por lo tanto por dentro), NO frenes para salir por ahí como sea: evita esa situación de riesgo y da tranquilamente otra vuelta a la glorieta, pues a fin de cuentas ésa es una de sus grandes ventajas.



El truco

Nunca insistimos bastante en lo importante que es tener las presiones adecuadas en las ruedas de cualquier moto o scooter: en esta época navideña puedes regalarte un manómetro de mano (tipo «bolígrafo» por ejemplo) con el que podrás estar seguro de tus mediciones en cualquier sitio donde haya aire a presión, pero por si no lo tienes y llegas un día a una gasolinera de cuyo moto no te fías, el truco es tan sencillo como no bajar nunca las presiones que lleves. Una presión baja puede provocar una caída fácilmente, mientras que llevarlas demasiado altas es menos perjudicial. Si el manómetro indica de más, evitarás quedarte con poca presión. Así que ya sabes: o usas un manómetro fiable o evitas quitarles aire.



NO TE OLVIDES...

- La mayoría entra, sale y circula por las glorietas mal, pero nuestra misión en pasar por ellas sin incidentes, no «tener la razón» a cualquier precio.
- Prevé la trayectoria de quien circula contigo y evita cruzarte en esa línea.
- Entra con decisión: un scooter automático, aún de sólo 125cc, acelera mejor que la mayoría de conductores con su coche.
- Permanece atento a todo el tráfico a tu alrededor: quienes están delante, detrás, a tus lados y los que van a entrar.
- Pulgar izquierdo en la bocina: un aviso a tiempo casi siempre te salvará, y más vale prevenir que curar.
- Si te equivocas, da otra vuelta a la glorieta pues ésta es una de sus ventajas, y sal con tranquilidad por donde debías en lugar de frenar y crear una situación apurada.

3 Atasco

Cuando aumenta la densidad del tráfico en las inmediaciones de una glorieta el atasco parece inevitable, pero demasiadas veces lo que en realidad ocurre es que la torpeza de quienes por allí circulan provoca retenciones en el acceso a la intersección: las calles o carreteras de salida están vacías mientras los accesos a la glorieta permanecen bloqueados. Como tú vas sobre dos ruedas podrás moverte pese a ese bloqueo, pero observa bien cómo se están moviendo los demás antes de decidir por dónde pasarlos para evitar lo de siempre: no hay que cruzarse en la trayectoria de otros, o por lo menos elegir un paso que nos ponga en un riesgo mínimo de que alguien decida salir por ahí de repente.

4 ¡Practica!

Quizás te parezca insólito, pero las glorietas son uno de los lugares mejores para practicar nuestro dominio real de nuestra moto: se trata de ser capaces de decidir por dónde queremos que ella vaya. Acuérdate cuando llegues a una glorieta despejada y da varias vueltas decidiendo, a base de fuerza en el manillar, por dónde quieres pasar exactamente, cambiando de línea en plena inclinación, tocando el freno delantero y aguantando con los antebrazos la tendencia que seguramente notarás a abrir la trayectoria... Cuando llegues a la certeza que dominas totalmente la moto o scooter que llevas, y no al revés, cuando «mandes» realmente tú, habrás dado un gran paso en tu técnica de conducción. Muchos jamás llegan a ese nivel y, en una situación apurada, tendrán menos posibilidades de contarlo luego como anécdota.

Autobuses y peatones

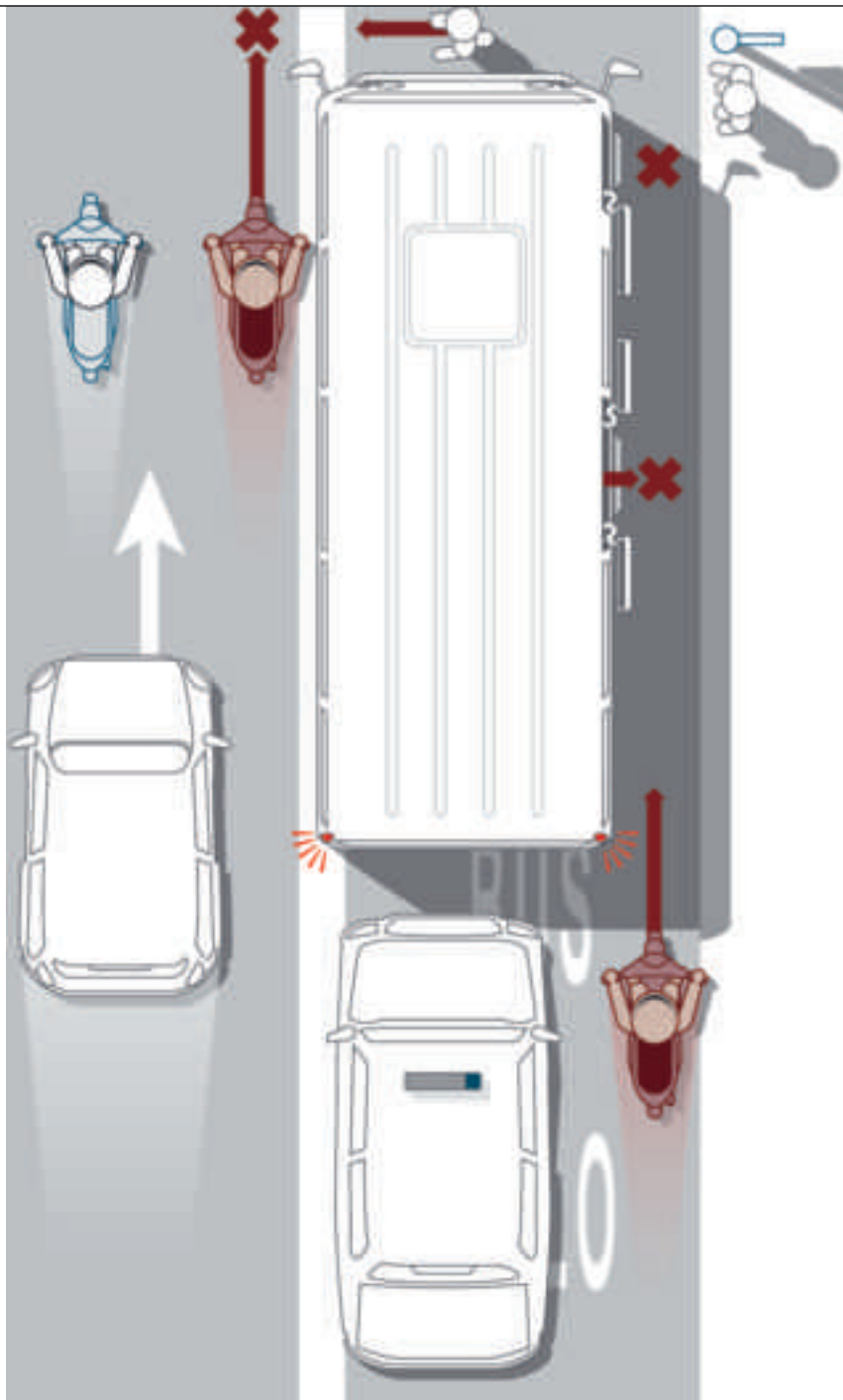
Compartimos con ellos las calles y siempre tienen preferencia, pero pueden provocar situaciones de riesgo para quienes vamos sobre dos ruedas. Qué hacer y qué no hacer...

TEXTO: JM^ºA ILUSTRACIONES: IKI

CIRCULAR en moto por cualquier ciudad o pueblo es hacerlo por una «jungla» de coches, y cada día más motos afortunadamente (ya sabes, «una moto más es un coche menos»), pero hay más elementos en juego: este mes vamos a tratar nuestra convivencia con dos a los que siempre debemos respetar, uno porque está indefenso incluso ante vehículos tan ligeros como nuestras motos, el peatón, y otro porque además de contar con preferencia de paso es lo opuesto, es decir, puede representar un riesgo muy alto para nosotros dado su enorme tamaño en comparación, los autobuses.

El «terreno» de los autobuses, los carriles bus, pueden ser usados por las motos en muchos ayuntamientos cuya policía municipal «tolera» esta invasión mientras sí controla y multa a los coches que pretenden hacer lo propio: todavía ningún municipio se ha atrevido a legislar esta situación en una ordenanza, pero la realidad es que podemos circular por ellos sin ser multados... casi siempre.

El caso de los peatones es muy distinto: su «terreno» (aceras, zonas peatonales) está vetado a cualquier vehículo con motor de combustión (los eléctricos son otra cosa) y por lo tanto deberemos evitar circular por ahí o, cuando no quede más remedio para aparcar o acceder a un aparcamiento, hacerlo con sumo cuidado o, directamente, con el motor apagado y empujando.



1 Parada autobús

Durante su recorrido los autobuses paran en paradas señalizadas, pero de vez en cuando, si el atasco no se lo permite o aparece algún viajero despistado, fuera de ellas. Además el conductor está sujeto a muchas distracciones (pago de billetes, preguntas...) así que, más que con ningún otro vehículo, NUNCA hay que seguirlo muy de cerca porque puede frenar de golpe sin previo aviso (y más de uno tiene las luces de freno rotas). Cuando el autobús está parado, o cerca de una parada, JAMÁS debes pasarlo por la derecha: ahí están las puertas de acceso y bajada de viajeros, y podrías llevarte a alguien «puesto» en la moto. Es un accidente (atropello) muy habitual, cuidado: autobuses (ni taxis) no deben pasarse por su derecha. Atención también a pasarlo por la izquierda, demasiado cerca: si no tienes perspectiva es posible que un peatón vaya a cruzar (incorrectamente o no) por delante del autobús y lo verás cuando sea demasiado tarde.

2 Circulación carril bus

Puedes circular por el carril bus, y debes hacerlo para reivindicar nuestro derecho a usarlo como vehículos preferentes que facilitan la movilidad. Pero ese carril está lleno de trampas: mucho cuidado con el firme cerca de los semáforos y las paradas, la mecánica de los autobuses no es la mejor mantenida del mundo, y el aceite y grasa que gotean se acumula en esas zonas; especial cuidado cuando está mojado (lluvia) porque esas manchas se camuflan aunque entonces patinan todavía más. Tampoco es un prodigio de agarre la línea que separa ese carril de los demás. Además, debemos insistir en lo comentado antes sobre pasar cerca de la acera derecha: ¡cuidado! Es por donde se bajan los viajeros de autobuses y taxis. Una última alerta cuando se acercan cruces con posible giro a la derecha: los coches que circulan por «su» carril y quieran hacer ese giro se cruzarán en tu trayectoria y ya sabes que es muy posible que lo hagan sin avisar (intermitente) sobre todo si no hay un autobús en ese momento circulando por ahí contigo.

Carriles y carreteras

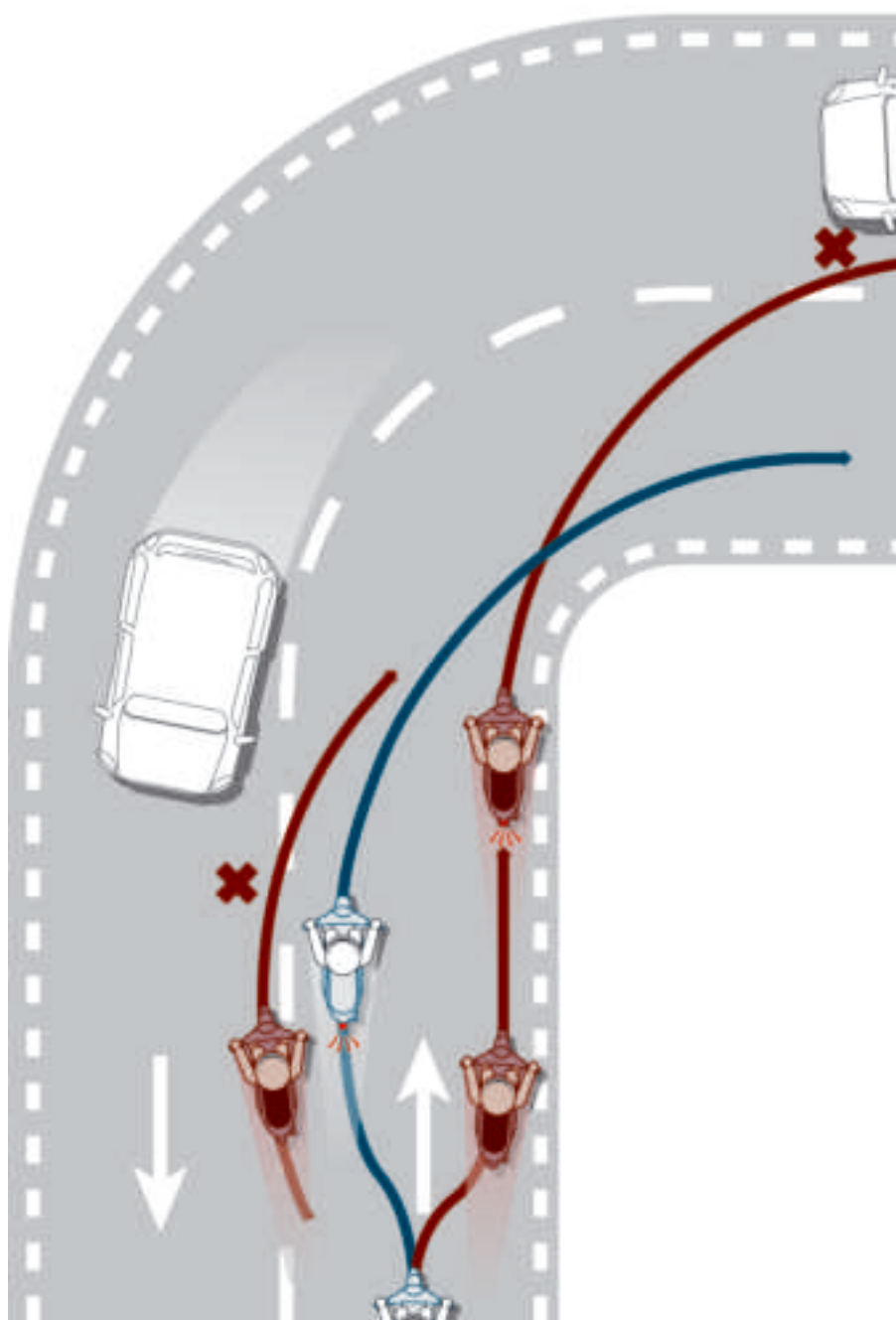
Circulando por ciudad o por carretera, en moto tenemos la ventaja que podemos usar la partes de nuestro «carril» que nos interesen y se adapten a cada situación.

JM^{PA} | ILUSTRACIONES: IKI

CIRCULAR en moto por estos mundos tiene muchas ventajas, pero una de las más evidentes es que las calles y carreteras están hechas a medida de los coches y camiones, mucho más anchos, y eso nos deja amplísimos márgenes a la hora de decidir por dónde pasamos nosotros. El caso límite más evidente de esto es cuando podemos pasar entre coches parados ante un semáforo (lo que no es incorrecto, pues ellos están parados), o si ante una situación de riesgo por una mala apreciación nuestra o de otros tenemos que acabar pasando entre dos coches en marcha, lo que no es correcto ni seguro, pero puede convertir, lo que para otro vehículo sería un accidente, en una anécdota.

Este mes vamos a salir un poco del centro urbano para analizar una situación de lo más habitual, tanto como lo es circular por una carretera de doble sentido: nos encontraremos allí curvas más o menos cerradas, y hacia ambos lados (derecha e izquierda). En las curvas a derechas nosotros circularemos por la parte interior y los que vienen de frente lo harán por el exterior; en las curvas a izquierda se invierten los términos y seremos nosotros los que pasemos «por fuera» mientras el tráfico de frente lo hará por el interior. Esto, claro está, salvo que estemos en Gran Bretaña o una de sus ex colonias...

Veamos cómo debemos afrontar cada tipo de curva y qué errores comunes pueden llevarnos a situaciones de riesgo, para aprender a evitarlos.

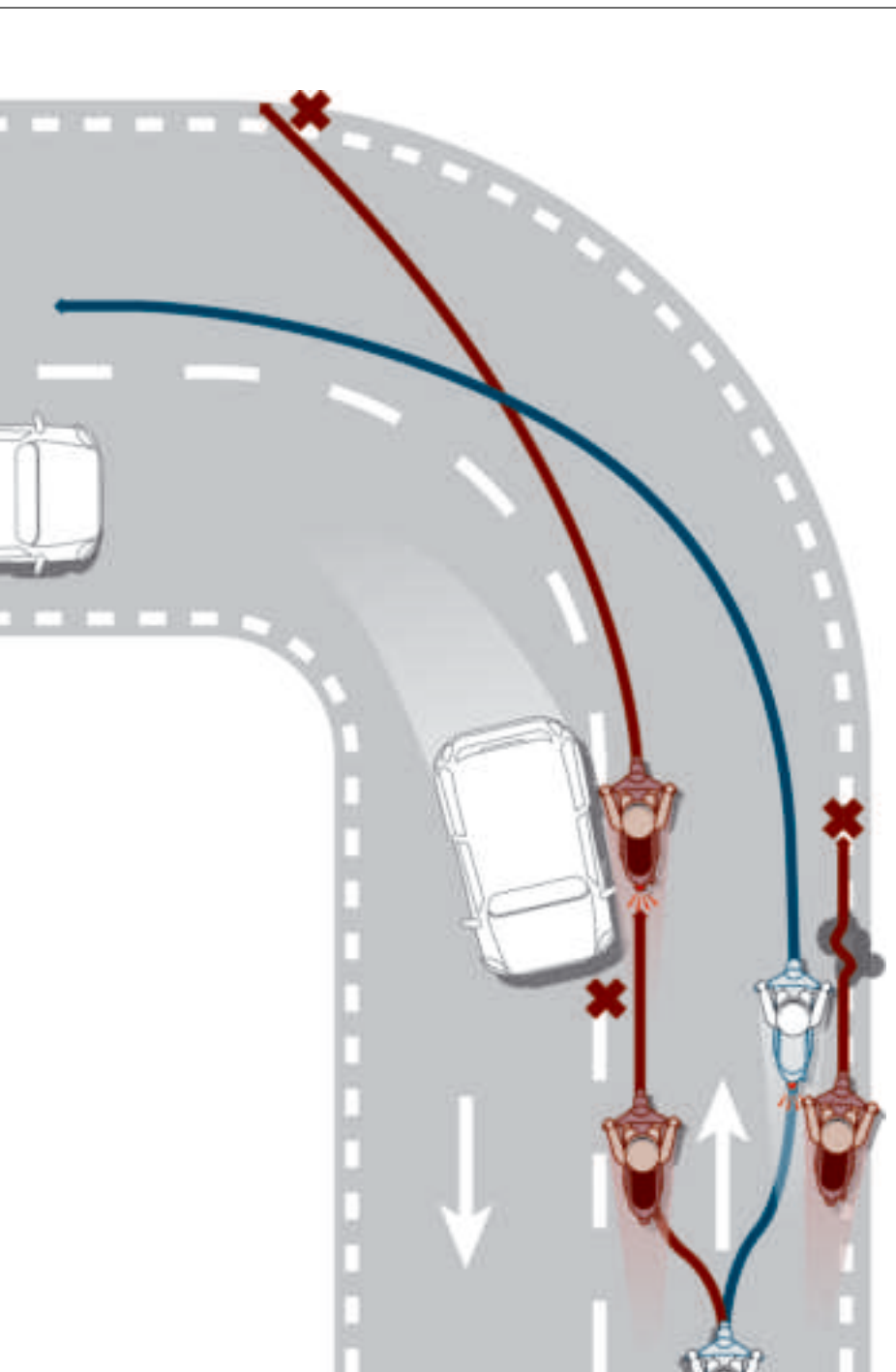


1 Curva a la derecha (trayectoria abierta)

Llegas a una curva hacia la derecha: dirígete hacia el exterior del carril, hacia el centro de la calzada, para mejorar tu visión de lo que viene después de la curva y del posible tráfico de frente, y empieza a frenar bien antes de que la curva empiece. Si frenas tarde te acercaras mucho al carril contrario y quizás venga alguien de frente. Cuidado. Cuando la velocidad sea reducida y adecuada a esa curva y situación, empieza la trazada dirigiendo la moto hacia un punto interior imaginario situado entre tu posición actual y la siguiente recta. Deja que la moto haga sola el principio de esa trazada, siempre bajo tu control, y al pasar por ese punto interior o «ápice» empieza a acelerar de nuevo para redondear la trayectoria y salir a la siguiente recta. Ya está, una curva a derechas perfecta.

2 Curva a la derecha (trayectoria cerrada)

Estás circulando por la derecha de tu carril y llegas a una curva a derechas: si te mantienes ahí no podrás ver tan bien lo que viene a continuación. Mal. Llegando a la curva empiezas a frenar para reducir la velocidad, pero como no sabes si esa curva se cierra o qué viene a continuación (¿un atasco? ¿un perro?) puedes llevarte la sorpresa que debes prolongar la frenada, acercándote con riesgo al carril contrario. Mal. Una vez reducida la velocidad y ya trazando la curva, como estás por la derecha y el interior, si aceleras sólo te queda abrir progresivamente la trayectoria: según cuánto aceleres y sea la curva, te irás abriendo a la izquierda hasta llegar al carril contrario. Muy mal. Acabas de dejar atrás una curva a derechas trazada desastrosamente, menos mal que hoy no venía nadie de frente...



El truco

¿De verdad crees que controlas tu moto o scooter? En el número que dedicamos a las glorietas comentamos lo útiles que son estas zonas «redondas» para practicar el control sobre la moto inclinada, y no son pocos los que nos han comentado sorprendidos cuánta razón teníamos. Recuerda: en una glorieta sin tráfico y de varios carriles puedes circular dando vueltas al ritmo al que estés cómodo, probando a dirigir tu scooter o moto a donde tú quieras en cada momento, cambiando de carril, abriendo trayectoria, cerrándola, tocando frenos y sintiendo cómo reacciona... Todo se hace a base de fuerza en el manillar, de ligeras presiones a ambos lados sintiendo las reacciones de la dirección. Recuerda revisar las presiones antes, o hazlo después si notas efectos extraños pues pueden deberse a eso si llevas una rueda baja.

NO TE OLVIDES...

- Abre la trayectoria justo antes de la curva: además de permitir trazar mejor, te dará el máximo campo de visión para saber qué te espera después.
- Nunca entres en una curva por su parte interior: te estás «cerrando puertas».
- Reduce siempre la velocidad antes de la curva, no dejes la frenada para cuando tengas que estar ya entrando en ella porque puedes encontrarte que eso no es posible.
- Evita tocar el freno delantero en plena inclinación: la geometría de dirección «tirará» de ti hacia fuera de la curva, y si aprietas demasiado la rueda no podrá con la tracción añadida y patinará.
- A mitad de trazada y cuando tengas claro por dónde saldrás de la curva, acelera sin titubear: una moto sin «demasiada» potencia es más estable en aceleración y redondearás la trazada.
- Cuidado en curvas a derechas con doble sentido: quien viene de frente puede «recortar» y pisar tu carril, así que deja margen por tu izquierda.
- Analiza siempre tu entorno: ¿son anchos los arcenes? ¿Están limpios? ¿Hay guardarraíl? ¿Está despejada la escapatoria al campo? Piensa siempre con anticipación qué harías si ocurre lo peor y debes salir de la calzada, hacia dónde sería mejor dirigirse.

3 Curva a la izquierda (trayectoria abierta)

Se repite la situación de la curva a derechas, con la diferencia que a izquierdas si nos equivocamos y nos vemos obligados a abrir la trayectoria no nos meteremos en el tráfico de frente sino que nos saldremos de la calzada. En una zona despejada y sin guardarraíles puede no ocurrir nada más que una popular «excursión por la agricultura», pero por desgracia no siempre es así y ahí estarán los arcenes excavados, los muros, raíles, bordillos, señales, coches aparcados... y demás obstáculos preparados para estropearnos el día. Tú conduces, no lo permitas: acércate al lado derecho del carril para tener mejor visión de lo que viene, frena a tiempo y busca un ápice lejano para evitar abrir la trayectoria al final de la curva. Bravo, una curva a izquierdas impecable.

4 Curva a la izquierda (trayectoria cerrada)

Estás llegando a una curva a izquierdas y te sitúas instintivamente a ese lado (izquierdo) de tu carril. Pues muy mal, porque estás perdiendo la posibilidad de ver mejor lo que viene a continuación. Además, si viene alguien de frente es posible que sea tan mal piloto como tú y que esté trazando su curva (a derechas para él) mal, llegando al final abierto... sí, y por tu carril: otro motivo para alejarse del centro llegando a una curva a izquierdas. Ahora frenas para reducir la velocidad, y sigues por la parte izquierda (interior), así que cuando sueltes los frenos y empieces a trazar la curva no te quedará más remedio que empezar a abrir la trayectoria... que se seguirá abriendo a medida que aceleres, acercándote a la parte exterior de la calzada que tanto queremos evitar para salirnos.

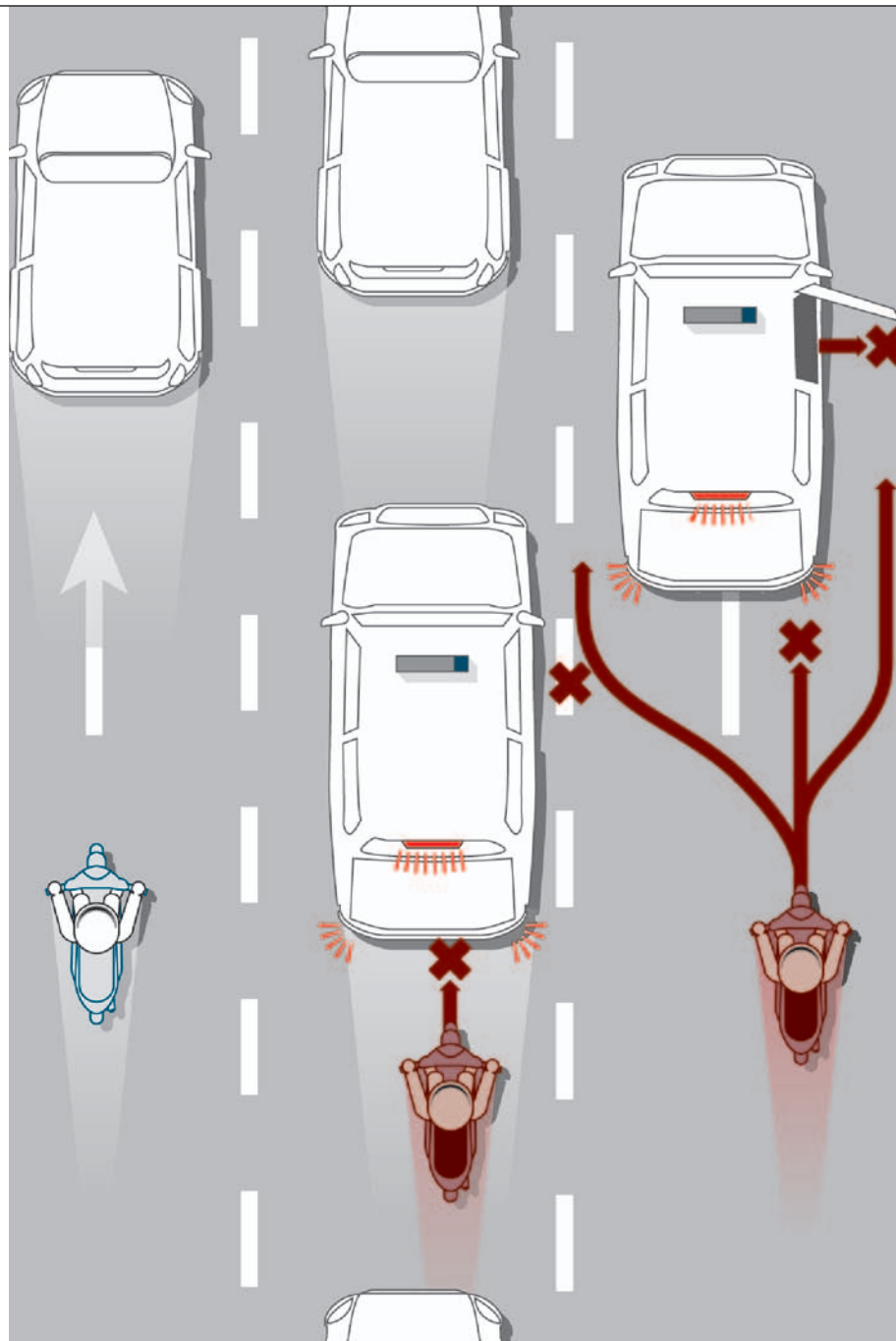
Taxis y aparcamiento

La ciudad está llena de taxis cuyos inesperados movimientos pueden ponernos en dificultades. Las motos apenas tienen problemas de aparcamiento, pero no pueden dejarse de cualquier manera.

JMªA ILUSTRACIONES: IKI

REPASAREMOS este mes un tema de actualidad, cómo aparcar nuestra moto en la ciudad, y también cómo circular rodeados de taxis y librarnos de sustos. Aunque los taxistas son profesionales de la conducción, como los conductores de autobús o los repartidores, lo cierto es que todos estos colectivos tienen comportamientos que muchas veces parecen más de conductor eventual que de alguien que debe conocer muy a fondo el comportamiento del tráfico, los problemas que se presentan y las actitudes que empeoran esos problemas: cruces bloqueados, falta de facilidades a quienes salen de accesos difíciles, cambios repentinos de carril o de dirección... por no citar algunas infracciones tan comunes como el no respetar las prioridades de paso, el no ceder éste a los peatones en pasos de cebra, no respetar los semáforos o los carriles de dirección obligatoria, etcétera.

Pero no nos ocuparemos de esto este mes, sino de algo que debemos tener en cuenta cuando circulamos por una ciudad con mucha presencia de taxis: cuando viajan con pasajero están sujetos a los caprichos de éstos, que pueden pedir una parada improvisada, o que no estaban seguros de su destino y de repente quieren parar «aquí y ahora». Y cuando viajan sin pasajero, también pueden ser imprevisibles pues puede aparecer alguien que le detenga en cualquier parte y, por desgracia, no suelen dejar pasar la oportunidad de dejar de ir sin carga, sea cual sea el estado del tráfico detrás suyo.

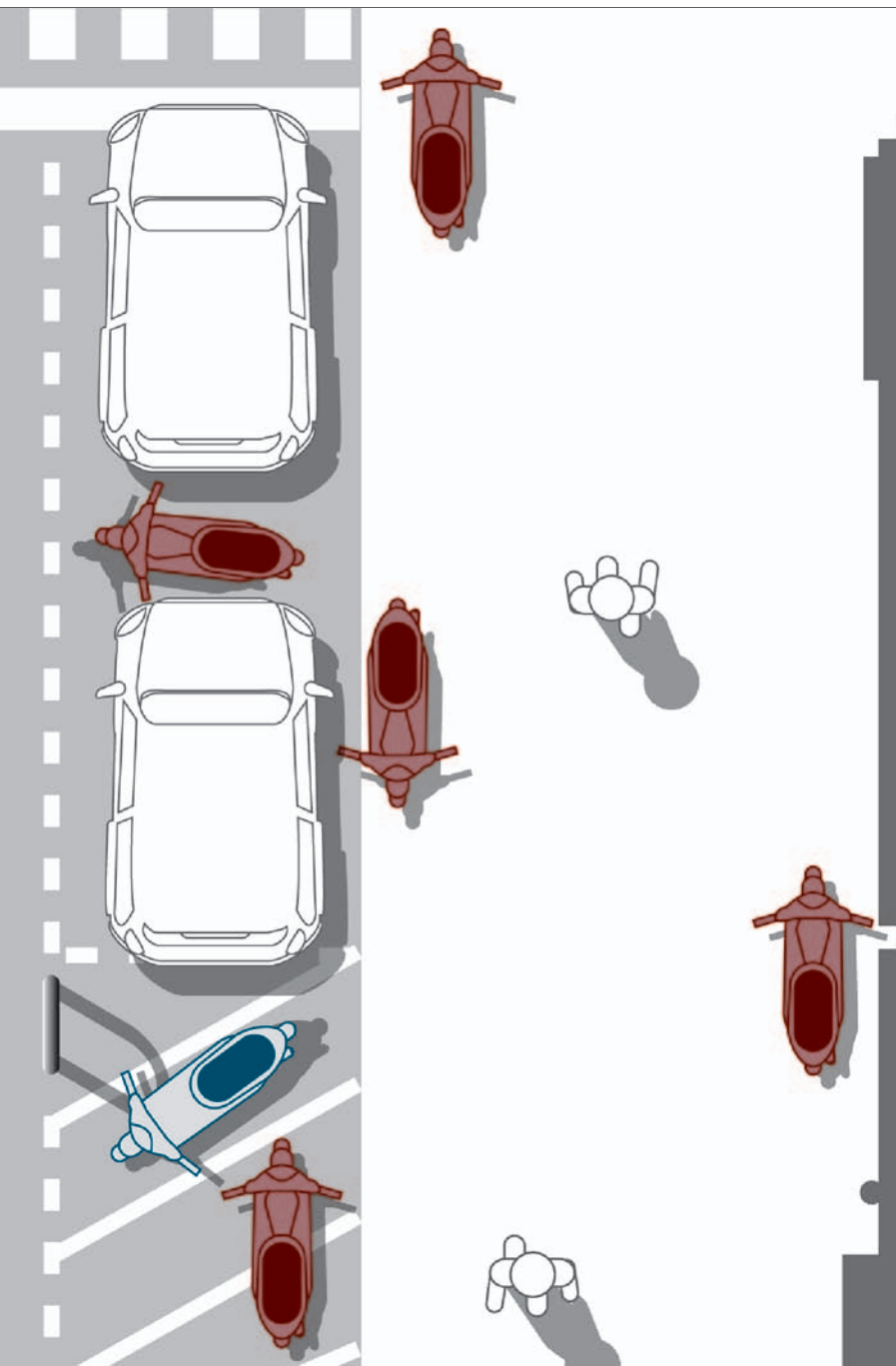


1 Taxi parado

Al igual que en su día vimos que ocurre con los autobuses, cuando un taxi está parado en el borde derecho de la calzada seguramente es que un viajero va a subir o bajar de él a la acera: es, pues, muy mala idea intentar pasar por la derecha de ese taxi (entre éste y el bordillo) porque nos encontraremos ese peatón repentinamente. Por otra parte, un taxi que está circulando despacio y por la derecha también es posible que vaya a detenerse en cualquier momento, cuando el taxista o/y el propio viajero identifiquen su destino, o si alguien le detiene para cogerlo si iba vacío. En ambos casos, y si el tráfico no nos deja otra opción que ir detrás suyo, debemos dejar amplio margen y tener preparadas «escapatorias» para que cuando se detenga no nos coja por sorpresa. Recuerda la norma número uno de las dos ruedas: jamás ir «pegado» al vehículo que nos precede.

2 Taxi en movimiento

El que un taxi esté circulando por la derecha y lentamente nos hace pensar que va a efectuar una parada pronto y por tanto alertará nuestros sentidos, alejándonos de su parte trasera o mejor incluso adelantándole. Pero eso no significa que debamos «bajar la guardia» cuando seguimos a un taxi que circula por un carril central: fíjate en su interior... ¿Lleva pasajero? Si no, deberemos prestar algo de atención a los alrededores (aceras) además de al tráfico delante nuestro, pues si aparece un peatón levantando la mano posiblemente ese taxi que nos precede frenará de improviso para intentar dejar de circular vacío. Si llevaba pasajero, ¿está quieto y tranquilo o parece estar buscando algo? En ese caso cuidado, quizás está llegando a su destino, que no conoce con exactitud, y puede pedir al taxista que se detenga, cosa que tal vez haga. En general no es buena idea circular detrás de un taxi: pásale, o mantén una distancia de seguridad extra.



El truco

Subir (y bajar) bordillos puede ser más complicado de lo que parece, sobre todo para scooter con ruedas pequeñas para los que un bordillo normal es un obstáculo notable, y cuya altura libre al suelo suele ser pequeña. Si tienes que subir a la acera, echa un vistazo alrededor primero para ver si la altura del bordillo es algo inferior en algún punto, o si éste está «roto» (sin canto vivo) o mejor aún si hay un rebaje (entrada de garaje): por ahí subirás mejor. Al «atacar» el bordillo, hazlo siempre en ángulo recto (perpendicular a la calle) porque si lo haces en ángulo la rueda no subirá, resbalará y es muy fácil (y habitual) sufrir una caída por este motivo; haz las maniobras que debas, mejor tenlo previsto desde unos metros antes, pero «entra» recto. Una vez la rueda delantera arriba, sigue con algo de gas para conseguir algo de inercia sobre todo si el bordillo es alto, pues sin inercia la rueda trasera podría no subir bien. Y ya está. A la hora de bajar, aguanta cada rueda con los frenos para evitar impactos violentos: si baja de golpe y se hunde la suspensión es fácil que los bajos del scooter o la moto (la quilla si tiene carenado) se dañen contra el bordillo.

NO TE OLVIDES...

- Atención dentro del tráfico urbano a taxis, también autobuses o furgonetas de reparto, pues pueden hacer paradas inesperadas con más facilidad que el resto de vehículos en circulación.
- No sigas demasiado cerca jamás a ningún vehículo, pero ten especial cuidado con los taxis porque no sólo dependen de ellos mismos sino de los caprichos del pasajero.
- Nunca pases por la derecha de un taxi parado al lado de la acera, y cuidado en calles de un solo carril por ambos lados: de un taxi se bajan pasajeros, que muy raramente miran antes de abrir la puerta y podrías llevártelo puesto.
- Ten claro siempre por dónde pasarás al taxi que te precede a la primera oportunidad que te dé el tráfico para hacerlo, así además tendrás una «escapatoria» preparada en caso de parada súbita.
- La acera es de los peatones y nosotros somos, en nuestra moto, intrusos agresivos para ellos: no circules por ella, llévala de -o al- aparcamiento despacio y discúlpate si cortas el paso a alguien.
- No aparques tu moto donde obstaculice movimientos de otros vehículos, porque posiblemente tengan poca consideración con tu frágil «dos ruedas».
- Si debes aparcar en la acera, hazlo donde no moleste a los viandantes: ni cerca del bordillo, ni sobre todo al lado de las fachadas.

3 Aparcar en la calzada

La opción más evidente para aparcar nuestra moto cuando llegamos a nuestro destino es la propia calzada: los ayuntamientos cada vez se concientian más de la necesidad de reservar espacio para las dos ruedas, y de paso quitárselo a los cuatro ruedas limitando así su presencia y mejorando la circulación. Si llegamos donde hay aparcamiento de motos, debemos dejarla allí, y hacerlo «en batería» según estén las señales, no bloqueando otros espacios. Si no, no la dejes nunca entre los coches: les impediremos la maniobra de salida y posiblemente fuercen la situación golpeando nuestra moto y tirándola al suelo; harán mal, pero no pongas tu moto en esa trampa y evitarás problemas. Cuando no hay espacio en la calzada, la alternativa es la acera, pero no «vale todo».

4 Aparcar en la acera

Tengamos claro que la acera es para los peatones: no circules por ella con el motor en marcha. Como recurso para dejar nuestra moto nos viene muy bien, pero atención. No la dejes al lado de las fachadas, pues las personas mayores o invidentes usan las paredes de guía y apoyo. No la dejes en el otro extremo, al lado del bordillo, si pueden aparcar coches, porque no podrán abrir sus puertas (o tirarán la moto al hacerlo). No la dejes cerca de paradas de autobús (impedirás el acceso a éste de los pasajeros), ni bloqueando aunque sea parcialmente pasos de cebra u otros accesos (metro, garajes). Un buen sitio es, cuando la acera tiene árboles, entre los huecos de éstos, ya que por allí no pasa nadie y no molestará además de estar bien resguardada.

Adelantamientos

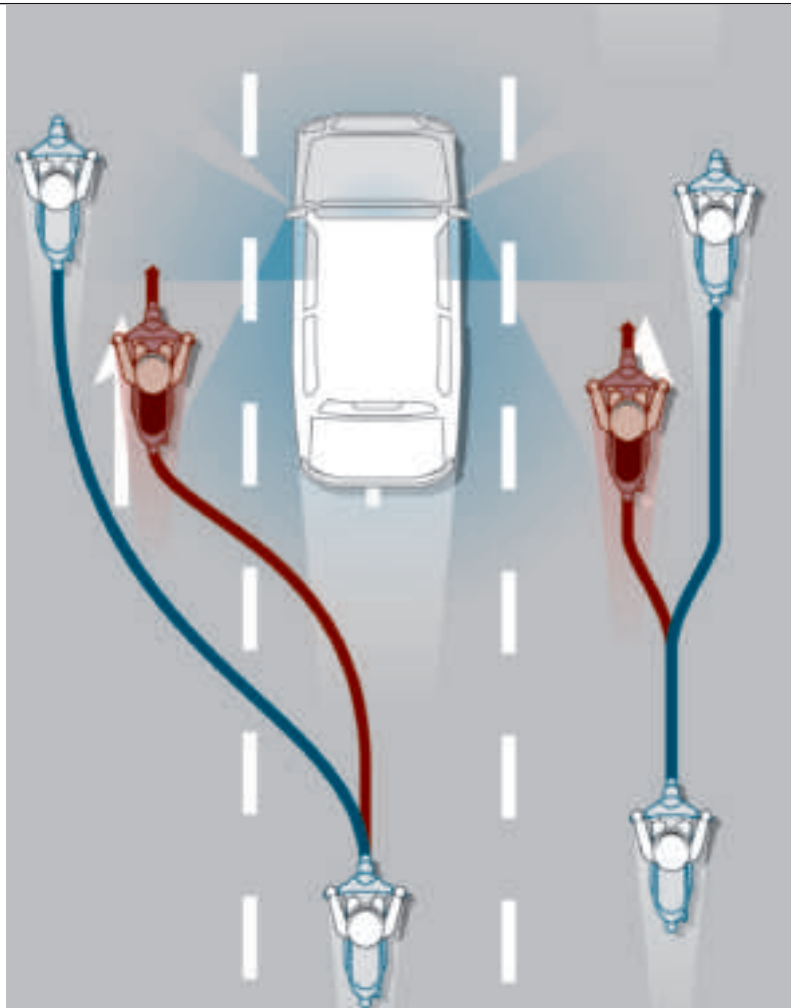
Los scooters y las motos, incluso con sólo 125cc, son más ágiles que el resto de vehículos que nos rodean, así que tendremos que adelantarles dentro y fuera de la ciudad.

JM^{PA} ILUSTRACIONES: IKI

GRACIAS a su bajo peso y al poco espacio que ocupan las motos y scooter son vehículos muy ágiles, mucho más que los demás con quienes compartimos calles y carreteras, e incluso los 125 cc, con unas prestaciones menos exuberantes que modelos de mayor cilindrada, tienen que pasar la mayor parte de sus recorridos superando coches, autobuses o camiones, dentro y también fuera de la ciudad. Si siempre circularáramos en solitario apenas viviríamos ninguna situación de riesgo, pero como vamos sobre dos ruedas justamente por lo contrario (tráfico denso que queremos evitar) vamos a tener que conducir siempre adelantando: en ciudad, simplemente circular ya implicará estar dejando atrás la mayoría del tráfico, pero cada vez que pasemos un coche debemos estar seguros que ése no será el que nos meta en un lío; son gestos que quienes vamos sobre dos ruedas acabamos asimilando y hacemos inconscientemente, pero que conviene ejercitar y desarrollar a base de «gimnasia mental» viendo qué hace y cómo conduce el que va delante nuestro. Es el famoso «sexto sentido» de los motoristas: veamos cómo desarrollarlo en las situaciones más habituales y cómo superarlas sin ningún riesgo.

PÁSALO

Desde Scootermanía queremos que esta sección sea útil a cuantos más motoristas, expertos o inexpertos, mejor, y desde ese punto de visto tenemos que decir que celebramos la reproducción de nuestras páginas en varias páginas y foros de internet, además de nuestra propia web (www.webscootermania.com) donde evidentemente los puedes encontrar. Sin embargo pedimos a quienes hagan uso de nuestras imágenes y contenidos de esta sección que citen su origen: revista mensual Scootermanía. Gracias y... ¡pásalo!



1

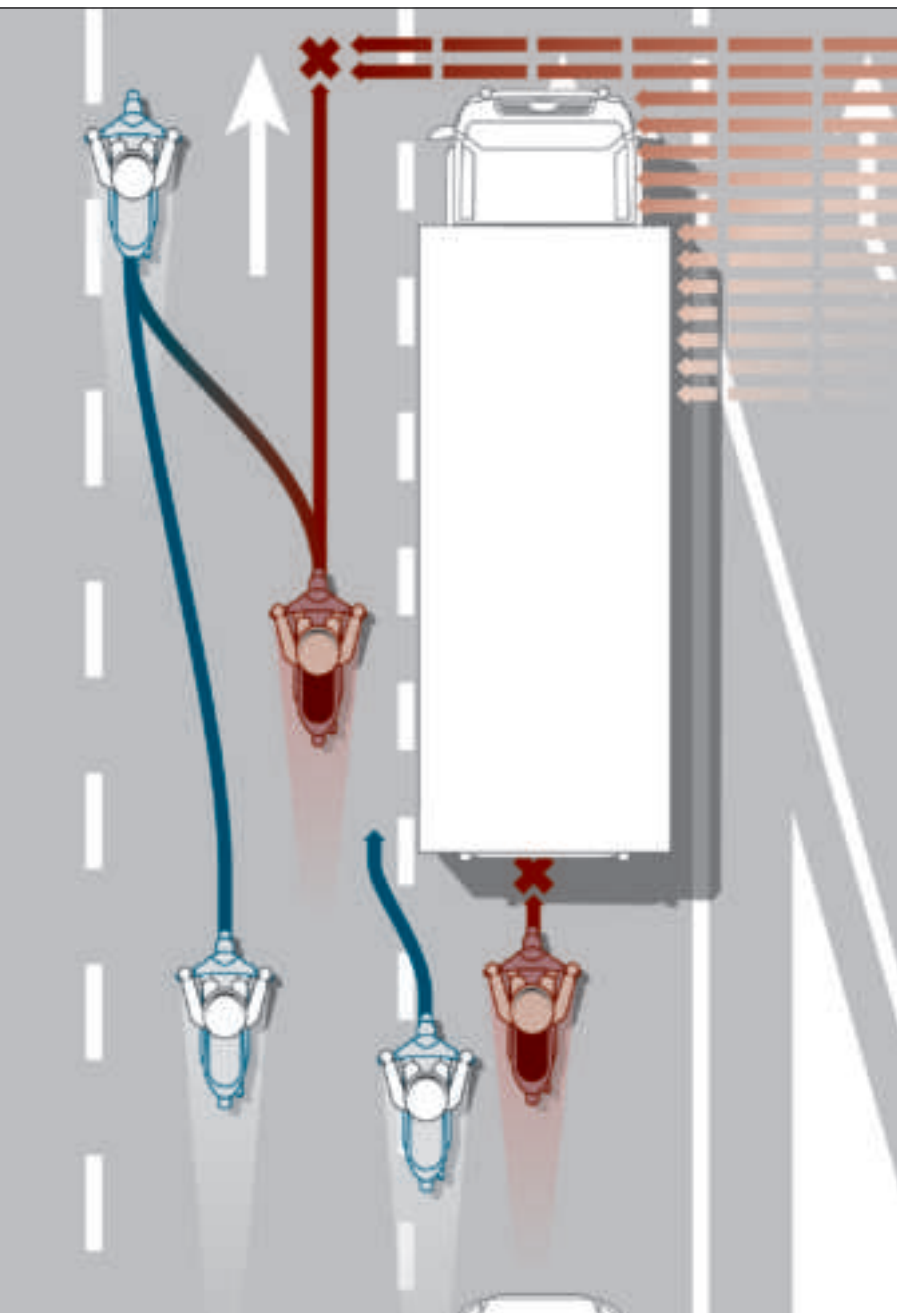
Ciudad, por la izquierda

Incluso si el conductor de un coche «quiere» prestar atención al tráfico que le rodea –que no siempre es el caso, por desgracia– existen zonas «ciegas» para el conductor, las más importantes desde ambos retrovisores laterales (si están desplegados y correctamente colocados) hacia atrás y en la parte cercana al coche. Cuando vayas a adelantar un coche evita pasar por esas zonas, porque allí eres invisible y si ocurre algún imprevisto no te verán, y además estarás situado demasiado cerca del «contrario» como para poder esquivarle fácilmente si las circunstancias te obligan a ello. Atención cuando pasas por la izquierda un coche y en tu carril haya entradas de garajes o calles en ese sentido próximas, pues ese conductor podría querer ir hacia allí sin avisar y se te llevaría por delante.

1

Ciudad, por la derecha

Al igual que en el caso anterior, debemos evitar circular por las zonas «muertas» del coche que estamos pasando por su derecha. Atención pues todavía hay en circulación coches sin espejo exterior en ese lado (antiguamente no era obligatorio), y muchos lo llevan plegado (aparcen, lo pliegan al bajarse y se les olvida al subir y, al estar lejos del puesto de conducción, «pasan»), así que por su derecha muchos conductores tienen claramente menos visión de lo que ocurre. Otro motivo para tener más cuidado por este lado es que es más posible que haya entradas a garajes, tiendas, o que lleguen calles por las que desviarse, y el conductor posiblemente no espera (mal porque estás en tu derecho) que vayas a pasar tú con tu moto por allí. Puedes y debes pasar por la derecha cuando el tráfico así lo requiera, pero por ahí conviene aumentar la atención.



El truco

La velocidad máxima de cualquier vehículo viene dada por su penetración aerodinámica y la potencia que es capaz de desarrollar su motor: cuanto mayor penetración y potencia, más velocidad. Pero el aire no es un elemento estático, bien al contrario, así que para una moto o scooter dado, de velocidad máxima conocida «con aire en reposo», siempre es posible conseguir algunos km/h extra con viento a favor y si alguien nos abre camino a través suyo: ahí está la clave para poder aprovechar el llamado «rebufo», el vacío que deja tras de sí cualquier vehículo que está moviéndose en el aire. Un ejemplo: un scooter 125 capaz de 110km/h, cuando alcanza un autobús que viaja a 100 km/h, podrá alcanzar durante unos instantes 115 km/h, que le servirán para pasar con autoridad a ese autobús y dejarlo atrás con seguridad. El truco para hacerlo bien es acercarse justo en medio para empezar a pasarlo desde cerca de su esquina trasera (momento crítico de seguridad donde debemos estar muy atentos a cualquier eventualidad del tráfico delante nuestro).

NO TE OLVIDES...

- Cuando vas sobre dos ruedas eres la parte más frágil del tráfico: aunque tengas una gran ventaja en agilidad no olvides evitar meterte en situaciones arriesgadas (los adelantamientos de cualquier tipo lo pueden ser).
- Señaliza tus maniobras (intermitentes o mano izquierda, breve ráfaga) para que los demás sepan qué vas a hacer, o para anticiparte: aun teniendo alguien delante siguiendo otro vehículo más lento, si tú pones el intermitente antes tienes derecho a empezar antes el adelantamiento que quien te precede.
- Siempre debes «mirar» bien al coche que vas a pasar y analizarlo: ¿lleva todos los espejos? ¿Están bien colocados? ¿el conductor va acompañado y discute? ¿Habla por teléfono? ¿Fuma? ¿Mira los portales y parece desorientado? Estos y otros detalles te permitirán anticipar una maniobra imprevista suya.
- No es menos importante que tus propios espejos estén bien orientados: debes estar seguro que nadie viene por el carril que vas a ocupar para adelantar, y debes mantener siempre vigilada tu parte trasera.
- Cuidado con el viento al adelantar autobuses y camiones. Si antes de llegar a su rebufo había viento, éste no ha cesado por arte de magia: el otro vehículo te está protegiendo, pero en cuanto le pases volverás a recibir el impacto del aire.

1

Vías rápidas

Si la superior agilidad de cualquier moto o scooter en ciudad es indiscutible, cuando la vía es más rápida la cosa puede cambiar. Sobre un 125 el crucero máximo rondará los 100-120 km/h, y aunque la ley no lo permita la realidad es que el tráfico se mueve algo más rápido: circularémos pues por nuestro carril derecho, prestando atención al tráfico que nos persigue además del de delante nuestro, y usaremos el carril izquierdo para adelantar cuando alcancemos vehículos más lentos que nosotros. Como siempre, pero con más motivo dada la velocidad a la que rodamos, evitaremos colocarnos justo detrás de quien nos precede: colócate siempre en un lado por el que, si frena de repente, puedas esquivarlo con un suave movimiento, y donde de paso puedas ver qué ocurre por delante (justo detrás no verás nada más que sus luces de freno... si funcionan).

1

Atención a los rebufos

Como comentamos en el recuadro «el truco», a veces es importante aprovechar que otros vehículos nos abren paso en el aire para progresar en el tráfico: adelantar a otro vehículo cuya velocidad sea prácticamente igual a la nuestra se eterniza y es arriesgado (llegarán por detrás conductores más rápidos), pero con la ayuda del aire podemos conseguir esos km/h extra. Cuidado sin embargo al superar la parte delantera del otro vehículo: chocaremos con el aire que está apartando y eso nos puede desestabilizar, sobre todo si además hay viento lateral. Evítalo abriendo un poco la trayectoria mientras le estás adelantando, de forma que al llegar a superar su parte delantera «esquives» ese frente de aire antes de incorporar al carril derecho.

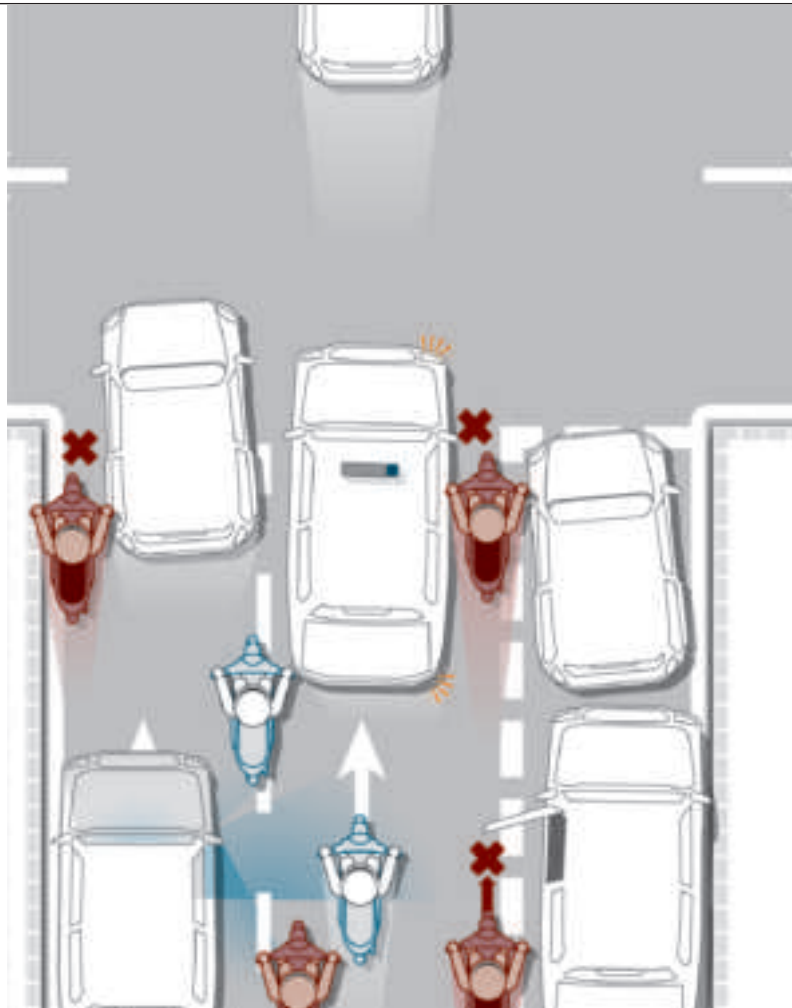
Hazte ver

La mayoría de situaciones de riesgo para una moto las provoca un coche, y la frase más escuchada después de eso es «no te he visto». Veamos cómo puedes hacerte «más visible» en el tráfico urbano. JMªA ILUSTRACIONES: IKI

SEGÚN las estadísticas de la misma policía, dos de cada tres accidentes de moto tienen su origen en una acción incorrecta de un coche, y la gran mayoría de veces la explicación del automovilista es la misma: «no le he visto». Por eso es muy importante llevar la luz de cruce siempre encendida, y estar seguro que no tenemos ninguna bombilla fundida, y también por eso es buena idea llevar prendas de colores visibles. Pero sólo con esto no basta: hay que tener muy presente cada momento que estemos sobre nuestra moto o scooter que tenemos que ser lo más visibles que sea posible para los demás conductores, y esto se consigue de dos formas, primero evitando situarnos o pasar en momentos críticos por las zonas de no visibilidad que tienen todos los coches, y segundo evitando hacer maniobras inesperadas y anticipándonos a las de los demás. El mes pasado tratamos en parte este tema, al comentar la forma adecuada de circular adelantando otros vehículos, pero este mes queremos insistir en ello abordando en detalle cuáles son las actitudes que nos permitirán evitar situaciones de riesgo dentro del tráfico urbano cuando éste es denso, o cuando el resto de vehículos está directamente detenido y podemos movernos entre ellos gracias a la agilidad de nuestras dos ruedas.

PÁSALO

Desde SCOOTERMANÍA queremos que esta sección sea útil a cuantos más motoristas, expertos o inexpertos, mejor, y desde ese punto de visto tenemos que decir que celebramos la reproducción de nuestras páginas en varias páginas y foros de internet, además de nuestra propia web (www.webscootermania.com) donde evidentemente los puedes encontrar. Sin embargo pedimos a quienes hagan uso de nuestras imágenes y contenidos de esta sección que citen su origen: revista mensual SCOOTERMANÍA. Gracias y... ¡pásalo!



1

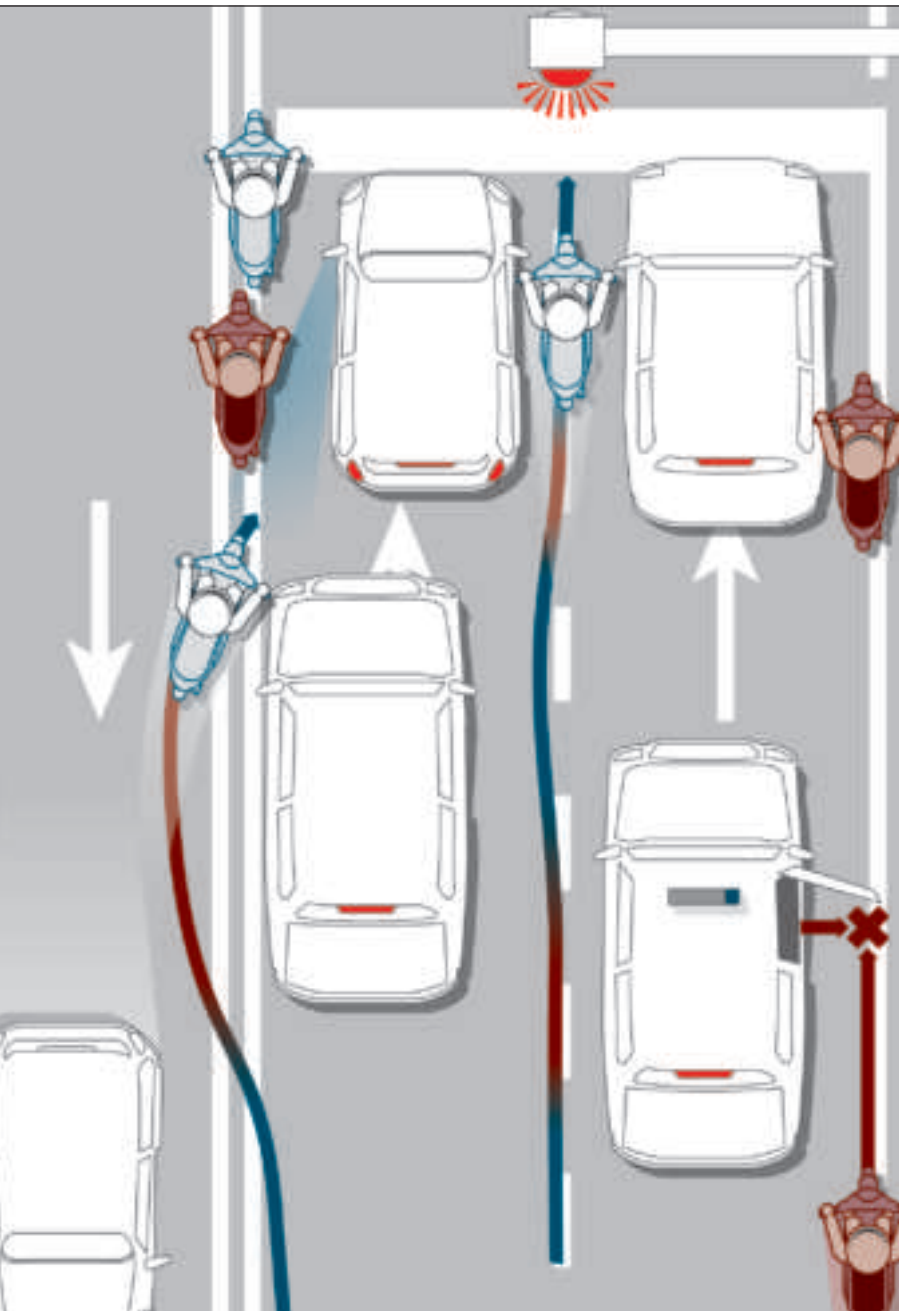
Tráfico en movimiento

El motorista de arriba a la izquierda se ha colocado justo en una zona «ciega» del coche que le precede e, incluso si por esa calle no se puede girar, se puede encontrar con la sorpresa que ese coche decide hacer un giro ahí, o detenerse súbitamente; hay que evitar estar en las zonas «ciegas» cuando el otro vehículo llega a una zona donde «no es imposible» que realice alguna maniobra. Frente a un posible giro a la derecha (cruce) mucha atención a los coches que circulan por el carril derecho, pues aún sin señalizar podrían girar a última hora: el motorista (arriba derecha) está mal situado porque no podrá evitar al coche que gira, por más que en principio está en una zona donde el conductor sí puede verle (pero puede no mirar). Situar, sobre todo si está señalizando, en el otro lado para dejarle hacer su maniobra evitando cruzarnos en su trayectoria es una buena idea.

2

Atención a las puertas

El motorista que tenemos abajo a la derecha debería circular por la mitad de su carril, el derecho, pero lo hace demasiado cerca de los coches aparcados, con el riesgo de que uno de ellos abra la puerta sin mirar. Es uno de los golpes más habituales en ciudad, algo que «nos ha pasado a todos una vez» pero que puedes ser capaz de evitar incluso esa vez. También es incorrecto circular demasiado «apartado» a la derecha del carril derecho porque damos la posibilidad que un coche venga por detrás con prisa y pretenda adelantar por donde no hay espacio, poniéndote en una situación de riesgo. Tampoco es bueno circular en el otro lado, sobre todo si nuestro carril está libre y pasamos por una zona «ciega» del coche a la izquierda: éste podría intentar un cambio de carril justo por donde estamos pasando.



El truco

No existe mejor consejo para afrontar el tráfico denso que tener las manos «preparadas» sobre los mandos de nuestra moto o scooter. Bien al contrario que en coche, donde conviene tomárselo con calma y relaxo, sobre dos ruedas estaremos muy atentos a todo lo que ocurre a nuestro alrededor, para poder aprovechar los huecos que se nos abran, para esquivar de antemano a quienes vayan a desviarse de nuestro camino o cruzarse en él, y sobre todo para reaccionar ante las «agresiones» que podamos recibir. Por eso conviene circular con uno o dos dedos en cada maneta de freno, y con el pulgar izquierdo sobre la bocina, de forma que si necesitamos hacer uso de los frenos o la bocina minimizemos el tiempo en hacerlo: esas décimas de segundo que pasan desde que decidimos frenar hasta que abrimos la mano del puño y ponemos los dedos sobre la maneta, pueden marcar la diferencia entre anécdota o susto, y algo más grave. Eso, y la capacidad de fijarse en qué están haciendo y harán los demás vehículos, es lo que diferencia un conductor experto y seguro de uno que no lo es.

NO TE OLVIDES...

- Evita situarte en las zonas «ciegas» de los coches, básicamente sus «tres cuartos» traseros, donde ni siquiera «queriendo» podrán verte directamente ni a través de ningún espejo.
- Hazte visible y «domina» tu zona de circulación, no ruedes «apartado» por tu carril.
- Atención cerca de los cruces, prevé la posible trayectoria de los coches que circulan a tu alrededor y evita pasar por ahí: adelántate incluso y desvíate para esquivar sus posibles movimientos.
- Si el tráfico de obliga a estar «mal situado» ante un cruce u otra situación similar, prepárate para frenar y ten un dedo en la bocina para avisar a quien pueda cruzarse en tu camino: más vale anticiparse «para nada» que lamentarse después.
- Cuidado con los coches detenidos o aparcados porque de ellos puede bajar gente y el golpe con una puerta abierta de improviso es de los más habituales en ciudad.
- Para llegar el primero al semáforo no «vale todo» pero con los demás vehículos parados tenemos una buena ocasión para ganar metros con mínimo riesgo: aprovéchala.
- Atención si decides usar el carril contrario para ganar metros, no hagas nunca rápido pues alguno de los coches de la izquierda podría decidir dar media vuelta.

3

Tráfico detenido

Semáforo rojo y tráfico parado, pero nosotros todavía podemos movernos para ganar metros hasta el mismo semáforo. Cuidado cuando estemos moviéndonos, pues iremos pasando por zonas «ciegas» de los coches donde deberemos maximizar la atención, en este caso y al estar detenidos habrá que estar atentos al interior del coche pues podría bajarse un pasajero o acompañante. Recuerda que los espejos están colocados (en el mejor de los casos) para que sea el conductor quien pueda ver por ellos, no el pasajero, y éste no tiene ese «instinto» así que seguramente abrirá la puerta sin mirar y sin cuidado: mucho ojo con los taxis, pero no sólo con ellos, y en tus recorridos habituales aprende a fijarte en detalles de dónde y por qué se baja más gente, para aprovechar una parada de autobús o metro, una tienda concurrida, un quiosco...

4

Sentido contrario

Una buena posibilidad para adelantar metros a semáforo cerrado es invadir el carril contrario. Atención, evidentemente esto es incorrecto y pueden denunciarte por ello (por ejemplo en Barcelona seguro, en Madrid raramente), pero desde aquí nuestra prioridad son las maniobras seguras y con las que podemos evitar otras situaciones de más riesgo, y pasar por donde no hay nadie es evidentemente más seguro que hacerlo entre vehículos. Sin embargo, mucho cuidado con esta maniobra: jamás debe hacerse «rápido» y siempre vigilando cada coche y conductor, pues –sobre todo si el atasco es gordo en un sentido– alguno podría decidir dar media vuelta (incorrectamente, pero «no es imposible») y ahí el problema sería serio; por desgracia es otro golpe habitual, y feo, en ciudad. Para evitarlo tampoco te coloques donde los coches no puedan verte (motorista arriba, izquierda).

Frenar

Sobre dos ruedas somos ágiles y el bajo peso de nuestros vehículos nos permite acelerar con rapidez aún con poca cilindrada, pero al frenar hay que estar preparados para superar una emergencia sin riesgo. JM^{PA} ILUSTRACIONES: IKI

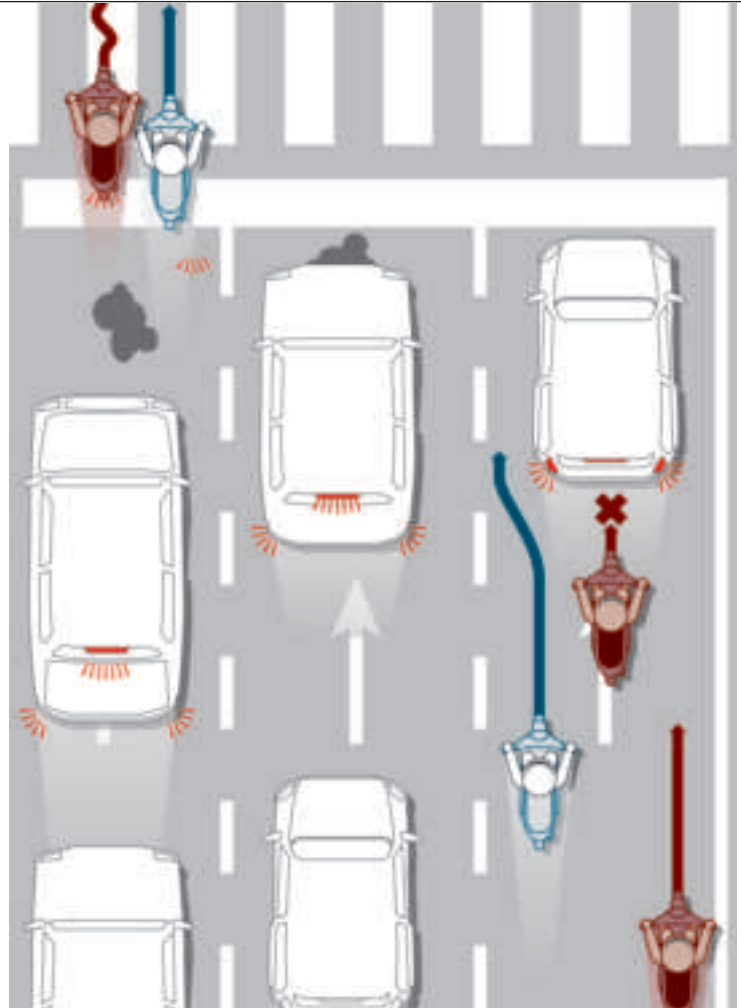
EL problema de las motos y scooter es que tienen poca superficie de contacto (y presión) de las ruedas con el suelo, de forma que es bastante fácil bloquearlas en una frenada, no digamos si es de emergencia. Una rueda bloqueada no puede ser «dirigida»: si es la trasera tenderá a adelantar a la delantera y la moto se «cruzaría» desestabilizándonos, y si es la delantera provocará un par de reacción fuerte en el manillar que normalmente lo girará y nos desequilibrará, llegando a provocar una caída. Pero hay que apoyarse siempre en el freno delantero, es el que nos detendrá lo antes posible (ver recuadro «el truco»).

La tecnología ha mejorado mucho la «seguridad activa» (la que evita un accidente) y en los modelos con ABS frenar rápido y seguro es tan sencillo como tirar a fondo de las manetas o pedal. Los sistemas de frenada combinada (maneta izquierda en muchos scooter) «imitan» cómo frena un piloto experto, que se ayuda un poco del freno trasero al usar el delantero para estabilizar la moto y reducir el espacio de frenada, pero normalmente frenas antes si, además, también «tiras» de maneta delantera. Cuidado cuando el suelo resbala (lluvia, asfalto sucio), ahí hay que dar más preponderancia al freno trasero, algo especialmente cierto en el caso de scooter (reparto de peso atrasado) y por supuesto más aún al andar con pasajero.

Veamos algunos casos habituales en los que deberemos frenar fuerte, y cómo evitar que se conviertan en una situación de riesgo.

PÁSALO

Desde SCOOTERMANÍA queremos que esta sección sea útil a cuantos más motoristas, expertos o inexpertos, mejor, y desde ese punto de visto tenemos que decir que celebramos la reproducción de nuestras páginas en varias páginas y foros de Internet, además de nuestra propia web (www.webscootermania.com) donde evidentemente los puedes encontrar. Sin embargo pedimos a quienes hagan uso de nuestras imágenes y contenidos de esta sección que citen su origen: revista mensual SCOOTERMANÍA. Gracias y... ¡pásalo!



1

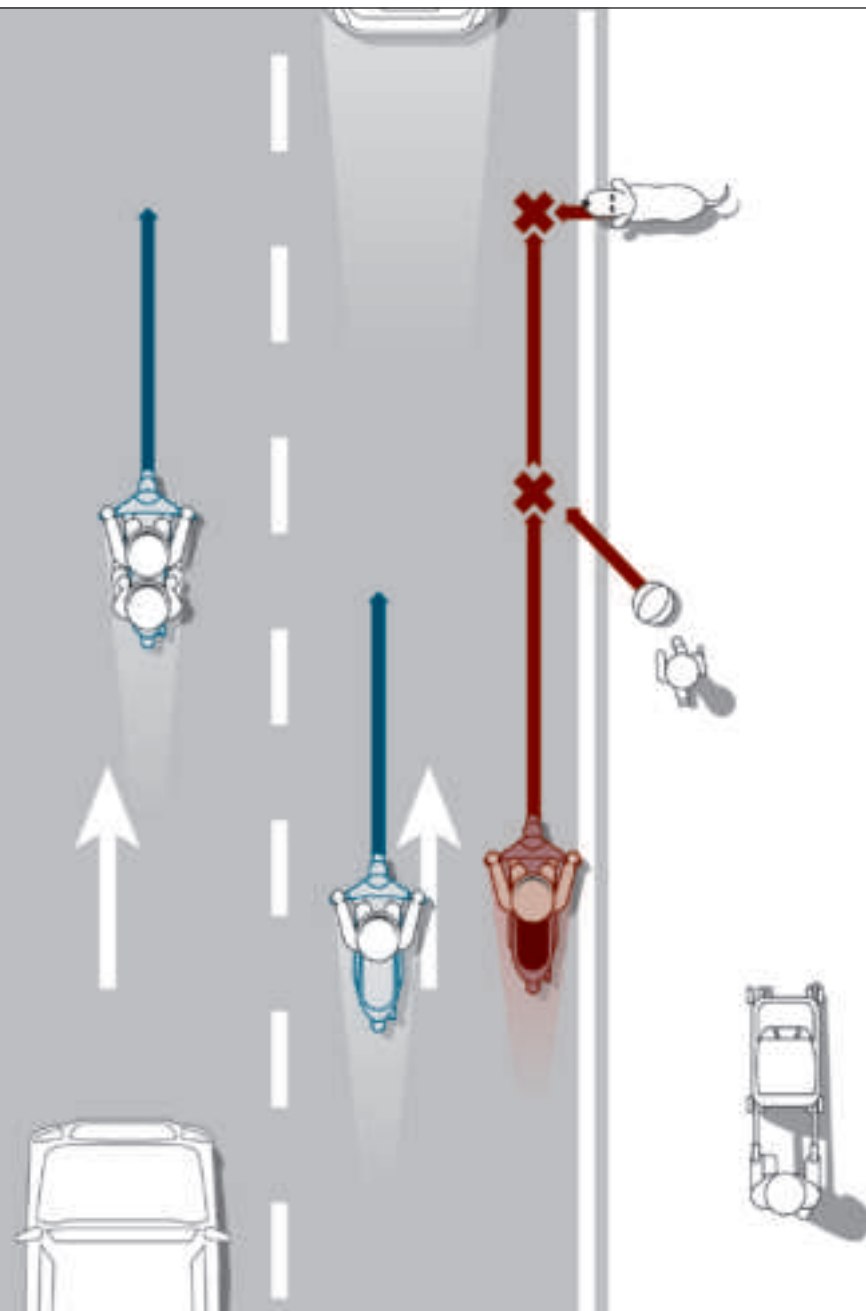
«Salida de emergencia»

Por más bien que sepamos frenar, a veces nos faltarán metros para detenernos. La moto roja iba mal: muy cerca del vehículo que la precede, justo en medio, y al frenar se ha bloqueado mentalmente. La azul, al contrario, circulaba pensando en que podía tener que frenar de golpe, más cerca de una «escapatoria»; y al frenar ha seguido mirando hacia dónde iba buscando evitar colisionar con otro vehículo. Una buena forma si no queda más remedio es meterse entre los coches, evitaremos un brusco (y feo) golpe seco frontal, y es posible que no lleguemos ni siquiera a rozar ni tocar ninguno de los coches. En el peor caso, les haríamos alguna pequeña abolladura y rasguños, pero nosotros y nuestra moto nos mantendríamos prácticamente intactos: puedes llegar hasta a casi caerte y quedarte en pie sujeto por los coches...

2

Cuidado con lo blanco...

No sólo hay que estar atento a los demás vehículos cuando frenemos, el suelo que pisamos es igualmente muy importante para la seguridad de nuestra frenada. Acostúmbrate, como si fuera una «manía», a no pisar nunca la parte pintada de los pasos de cebra, ni las flechas de señalización, ni la mayoría de pintura en el asfalto. Desde luego, evita pisar todo eso cuando tengas que frenar fuerte, porque el bloqueo será seguramente inevitable (o, con ABS, se alargará la frenada mucho). Si es imposible evitar pisarlo, actúa «de ABS» y suelta los frenos para no bloquear. En nuestra «escena» la moto azul se ha fijado hacia dónde iba y ha elegido una zona de buen agarre para detenerse, mientras la roja no se ha fijado y le espera una «sorpresa» en forma de típica trampa urbana.



El truco

Mucha gente tiene un gran «miedo» al bloqueo de la rueda delantera y evita usar ese freno por ello, pero ése es un gran error porque cuando frenamos el peso de la moto (y el nuestro) se transfiere justamente a esa rueda, de forma que es la que tiene más agarre y mejores posibilidades de detenernos: hay que usarlo siempre, y hay que aprender dónde está el límite de agarre de la rueda delantera y qué pasa cuando lo superamos. Basta probarlo en una calle con piso normal y sin tráfico, a velocidad media y sujetando siempre firmemente el manillar con ambas manos para evitar que, si se bloquea, se mueva: aprieta la maneta un poco para que «muerda» y se cargue la suspensión, y empieza a apretar con más fuerza, con suavidad (no de golpe) pero cada vez más fuerte. La rueda empezará a chirriar: estás en el límite de su agarre, y si aprietas algo más (o el suelo cambia un poco) se bloqueará y empezará a patinar; sujetando firmemente el manillar verás como esto ocurre de forma un poco brusca y te llega una reacción que tiende a mover el manillar, pero «no pasa nada», sólo has sentido de forma controlada lo que ocurre cuando ante un imprevisto se «tira» demasiado de maneta derecha, la rueda se bloquea y te vas al suelo, sólo que ahora sabes «a cámara lenta» qué ocurre y cómo evitarlo (mantener el manillar firme). Y también conoces mejor dónde está el límite de frenada de tu moto o scooter: practica.

NO TE OLVIDES...

- La experiencia, y la pericia adquirida con ella, son claves y marcan la diferencia entre un susto, una anécdota, y algo más aunque sólo sea una pequeña caída o golpe. Créeme, lo veo a diario...
- Practica, practica, practica: haz frenadas fuertes sin gente alrededor para asimilar hasta dónde puedes apretar tus manetas, y el día de una emergencia, sin tiempo para pensar, lo harás lo mejor posible.
- Llevar uno o dos dedos puestos SIEMPRE en la maneta de freno, especialmente cuando delante nuestro hay «movimiento», nos hará ganar unas décimas de segundo preciosas si pasa algo: frenaremos a tiempo, y otra anécdota superada.
- La rueda delantera «manda» en las frenadas: no te olvides de la maneta derecha, es tu auténtica «amiga» y no algo «a temer» por si bloqueas de delante.
- Si tu scooter tiene frenada combinada, practica para aprender cuál es su límite: la maneta izquierda detendrá el scooter rápidamente y de forma estable, pero al límite bloqueará la rueda trasera y no frenará mucho de delante.
- Si tu scooter o moto tiene ABS, entrena para mantener las manetas apretadas frenando al límite, sin dejar de prestar atención al tráfico para poder esquivar algo. Para eso sirve el ABS, para poder seguir dirigiendo nuestro vehículo mientras frenamos muy fuerte.

3

Cosas... ¿imprevisibles?

Otra cosa que nos enseña la experiencia es que... «piensa mal y acertarás». Si ves unos niños jugando en una acera, cuidado porque pueden salir corriendo (por supuesto sin mirar) hacia la calle. Si juegan a la pelota, lo que puede aparecer de repente es la pelota... seguramente seguida de un niño persiguiéndola. Si hay un perro suelto en la acera, no es en absoluto imposible que le dé por salir corriendo a la calle cuando te vea en tu moto (¿por qué les llaman tanto a la atención?). Estos son sólo algunos ejemplos de «imprevistos» que, como ves, no lo son tanto pues son comportamientos bastante previsibles («harán algo»), y por lo tanto cuando andemos por ciudad y veamos alguna de estas u otras cosas alrededor nuestro, sabremos que debemos extremar las precauciones, porque en cualquier momento tendremos que hacer esa frenada de emergencia.

4

Con pasajero

Cuando lleves pasajero debes extremar las precauciones que normalmente tomas: no eres responsable sólo de tu propia integridad, y de los que te rodean, sino que lo eres y mucho de quien te acompaña. El peso del pasajero cambiará el comportamiento de tu moto o scooter notablemente, haciéndolo menos ágil, y la forma de frenar, pues llevamos mucho más peso sobre la rueda trasera y ese freno puede tomar más protagonismo. Enséñale antes de nada a quien te acompañe cómo debe colocarse para no entorpecer tus movimientos y estar cómodo y seguro, y recuerda que en esos momentos es cuando menos necesitas «demostrar» nada, si acaso que eres capaz de conducir con fluidez, suavidad y eficacia.

Defiéndete

Somos, peatones y ciclistas aparte, los más frágiles del tráfico: por eso tenemos que estar atentos cuando los demás intentan «pisarnos» y evitar que nos metan, o meternos nosotros solos, en situaciones de riesgo. JMªA ILUSTRACIONES: IKI

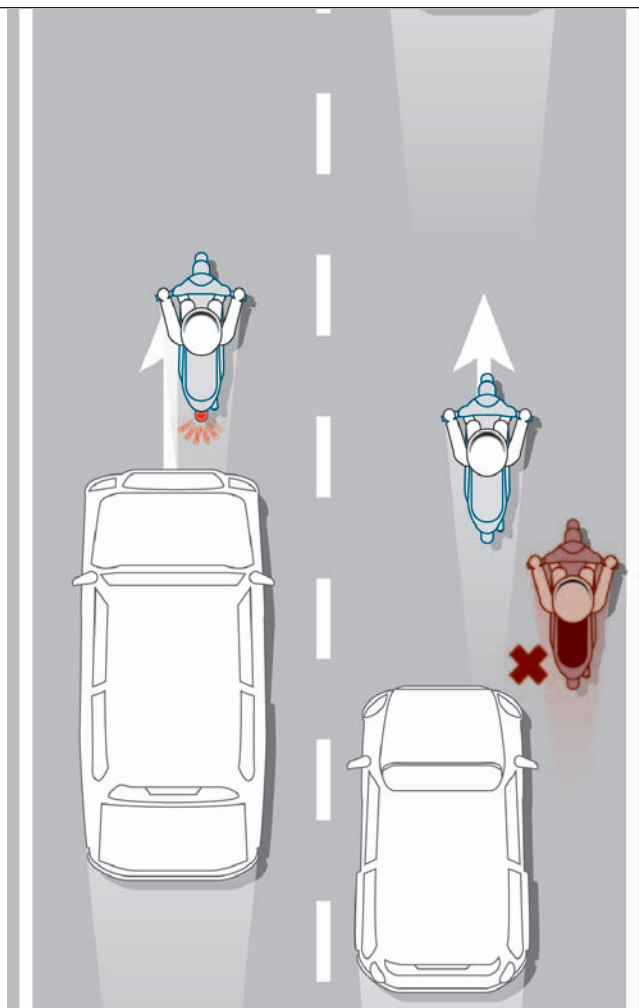
CUANDO vas en moto tienes que ser consciente que pese a las numerosas ventajas que disfrutas, sobre todo la agilidad, también sufres algunos inconvenientes: una moto no cuenta con otra seguridad «pasiva» (la que evita daños en caso de accidentes) que el equipamiento del propio piloto (de ahí lo importante de ir bien equipado con el obligatorio casco, guantes y mejor una chaqueta preparada). No tenemos airbag, cinturones, ni por supuesto una carrocería alrededor que nos proteja de pequeños golpes (típicos en ciudad). Además, nuestra presencia en las calles no siempre es evidente para los demás vehículos (nos ven menos) y, cuando sí nos ven, en general nos respetan menos al ser un vehículo más frágil que el suyo. Por eso muchos motoristas elegimos los Todo Terreno como «segundo vehículo», porque causan justo el efecto contrario...

Vamos a detallar este mes algunas situaciones muy habituales en las que nos podemos ver metidos cuando circulamos con nuestra moto o scooter por ciudad o carretera congestionada: en algunos casos dependemos de nosotros mismos (para no «meternos en un lío») pero muchas veces serán los demás quienes puedan llevarnos a situaciones de riesgo. Frente a eso hará falta, como siempre, mucha atención, con experiencia iremos desarrollando ese «sexto sentido» que nos alertará de amenazas «invisibles», pero en cualquier caso hay que tener claro que debemos estar dispuestos a aprovechar nuestras ventajas (agilidad) para salir airosos de esas situaciones.

Sobre dos ruedas hay que tener picardía y decisión: a veces esa picardía nos hará frenar para dejar por delante nuestro un problema, otras veces hará falta decisión para acelerar y movernos para dejar atrás la posible amenaza.

PÁSALO

Desde Scootermanía queremos que esta sección sea útil a cuantos más motoristas, expertos o inexpertos, mejor, y desde ese punto de visto tenemos que decir que celebramos la reproducción de nuestras páginas en varias páginas y foros de internet, además de nuestra propia web (www.webscootermania.com) donde evidentemente los puedes encontrar. Sin embargo pedimos a quienes hagan uso de nuestras imágenes y contenidos de esta sección que citen su origen: revista mensual Scootermanía. Gracias y... ¡pásalo!



1

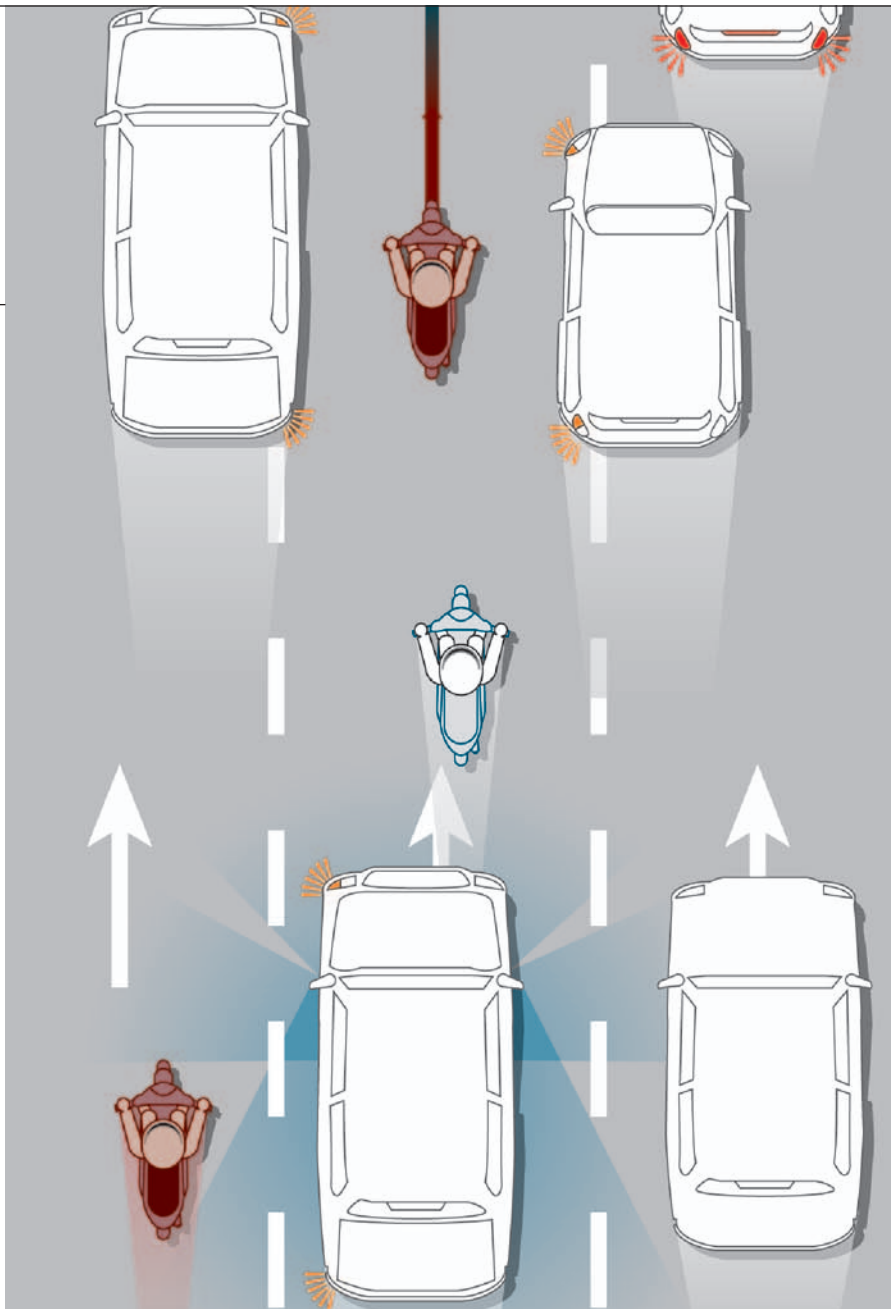
No te apartes

Lo he visto varias veces últimamente y hay que evitarlo a toda costa: aunque creas que vas «despacio», aunque creas que «estorbas» en el tráfico, ¡no! circules «apartado» a la derecha del carril. Quien te siga puede interpretar que vas a parar, o que pretendes «dejarle pasar», y puede que decida hacerlo aun cuando no haya espacio para que te adelanten con seguridad: te meterán en una situación muy arriesgada y tú les habrás «invitado» a ello. Si hubiera ese espacio tampoco necesitarías «apartarte», te adelantarían correctamente y punto. Aunque lleves un scooter lento, aunque esté en rodaje, aunque tú estés «en rodaje», nunca debes «apartarte» porque no sabes quién te sigue y te arriesgas a que sea un/a torpe imprudente. El que va detrás debe tener paciencia hasta que pueda adelantar correctamente, punto.

2

Manténlos lejos detrás

En una situación que puede ser similar a la anterior, o simplemente en el tráfico normal a cualquier velocidad, de vez en cuando te «toca» que te siga alguien que ignora que se deben respetar las distancias de seguridad (está claro que jamás ha montado en moto, sabría que no puedes circular tan cerca de quien te precede), o peor, que pretende intimidarte para que te apartes de «su» camino. La solución para que se aleje de tu parte trasera es fácil aunque al principio hay que cogerle confianza... Es tan sencillo como tocar el freno lo que sea necesario: algunos necesitan un «toque» realmente insistente para darse un susto y dejarte tranquilo. Y puedes estar tranquilo, siempre se separan (en caso contrario además tú estás preparado y los seguros tendrán clarísimo quién a dado a quién por detrás).



El truco

Todo lo que hemos visto este mes está muy bien, pero fíjate que hay un elemento común: percibes que «algo» va a pasar pronto (te van a cerrar, cortar el paso, etcétera) y reaccionas en consecuencia, y buena parte del riesgo consiste en que quien te pone en esa situación (el otro vehículo, normalmente un coche) no te ha visto... o no te ha «querido» ver. Ante todas esas situaciones y además de la maniobra evasiva correspondiente, hay otra cosa que debes y puedes hacer: tocar la bocina para hacerte notar. Y para hacerlo a tiempo, es importante que practiques el llevar el dedo pulgar siempre «a punto»: igual que llevar uno o dos dedos de la mano en la maneta de freno puede marcar la diferencia entre una anécdota/susto y algo más, el dedo en la bocina también permite ganar esas décimas de segundo que tardas en reaccionar y que, de nuevo, pueden marcar la diferencia entre una anécdota más o algo peor. Tu pulgar izquierdo tiene un nuevo «hogar»: preparado en la bocina.

NO TE OLVIDES...

- Las motos son la parte débil del tráfico, pero hasta que la educación vial sea la que debe y los demás sean conscientes de ello deberás aprender a cuidarte por ti mismo: tener precaución será bueno, pero tampoco debes andar con miedo sino todo lo contrario.
- Si crees que circulas más despacio que quienes te preceden, no te apartes (salvo que sea un caso extremo, por ejemplo a menos de 60 km/h en autopista). Al intentarte pasar pueden ponerte en peligro.
- Ante la duda, siempre es mejor intentar dejar lo que sea detrás de ti: estando delante difícilmente podrá afectarte lo que hagan quienes te siguen, y si llegara a ocurrir nadie dudaría de quién es el culpable (tú no).
- La mejor defensa es un ataque: no queremos decir con eso que debas liarle a patadas con cada coche que pretenda cruzarse en tu camino, sino que a veces, cuando veas delante de ti que está a punto de formarse algún lío, lo mejor es moverse para dejar todo eso atrás. Si un coche empieza a «comerte» sitio en tu carril y puedes, déjalo atrás.
- Si la cosa se complica y no puedes dejarlo atrás, porque la velocidad a la que circulas ya no te deja margen para acelerar ágilmente (tu moto o scooter no corre mucho más) o porque no hay por dónde «escapar», frena y mantente a una distancia segura: una retirada a tiempo es una victoria...

3

Que no te «corten»

Tú circulas tranquilamente por tu carril atento a lo que ocurre delante de ti... pero no es suficiente: tienes que estar también muy atento a lo que ocurre a tus lados, porque los coches respetan menos la «propiedad» del carril cuando es una moto quien lo ocupa (en parte porque esperan que enseguida cambiarás a otro carril dejando ése libre). Si el coche que circula a tu lado además pretende adelantar otra moto (circulando entre los dos carriles) el riesgo es mayor de que invada parte de tu carril, y si estás justo donde no te ve (zona ciega) aunque mire (normalmente no lo hará...) no te verá. Evítalo apartándote de antemano, anticipándose a su maniobra, pero también debes hacer notar tu presencia con un toquecito de bocina, para que la próxima vez mire bien y no haga ninguna maniobra sin estar seguro de poder hacerlo.

4

Cuidado con los embudos

Otra situación bastante habitual en el tráfico urbano: bien sea porque deciden invadir tu carril, o porque tú andabas circulando un poco entre carriles y llegas a dos coches (o un coche y un autobús o camión) en esa situación, ves que te vas a meter entre dos vehículos cuyas trayectorias se acercan. Debes analizar rápidamente a qué velocidad circulas y si tu moto o scooter es capaz de acelerar rápido a partir de esa velocidad (por ejemplo andando a 80 km/h un 125 no «acelerará»), para, en caso afirmativo, dejar atrás esa situación de riesgo con decisión. Si no, ya sabes: una retirada a tiempo es una victoria... así que frena o corta gas y evita meterte en ese problema, pues una vez entre los coches y aunque tú hubieras estado correctamente situado en tu carril, la situación es complicada para ti.

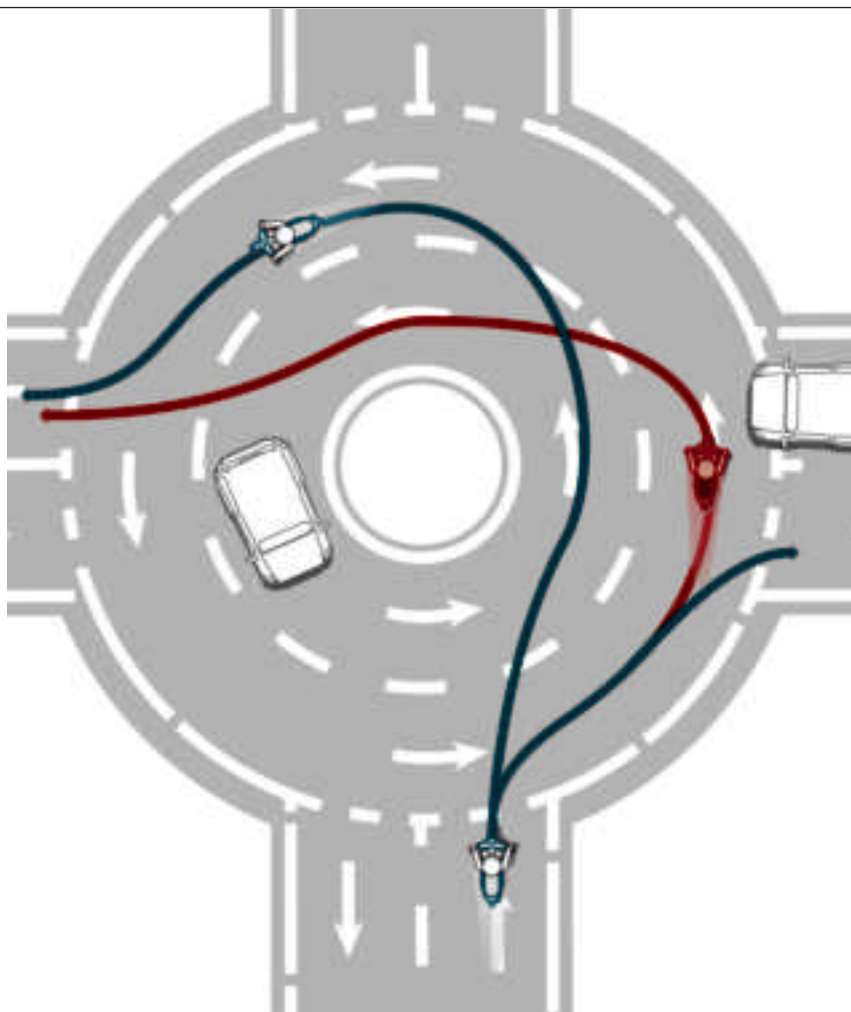
Frenar

Sobre dos ruedas somos ágiles y el bajo peso de nuestros vehículos nos permite acelerar con rapidez aún con poca cilindrada, pero al frenar hay que estar preparados para superar una emergencia sin riesgo.

JMªA ILUSTRACIONES: IKI

ABORDAMOS este mes en nuestra sección de consejos de conducción un par de temas digamos «best sellers», es decir, de los que recibimos consultas con más frecuencia o vemos que la gente no hace como debería: la circulación en las rotondas y el «aparcamiento» en ciertas condiciones.

El tema de las rotondas es algo que, pese a los años que hace desde su introducción en nuestro país (fuera son cosa habitual hace más años), seguimos sin hacer como debemos. Recordemos que una rotonda sustituye a un cruce entre calles o carreteras: cuando, antiguamente, había esos cruces, ya tuvieran el correspondiente STOP o no, todos nos deteníamos y llegábamos a ellos con prudencia. Ahora todos llegamos a las rotondas queriendo ser los primeros en meternos en ella para anticiparnos a quien viene desde otra dirección, y una vez dentro no nos damos cuenta que nos cruzamos por sus carriles varias veces. Y si hay alguien circulando por ella que lo hace como debe, cambiando de carril sólo para anticipar su salida, parece que «estorba» y lo hace mal... cuando ¡es quien lo hace bien! Cuando se trata de coches, el tema puede llegar a saldarse con un poco de chapa abollada y el correspondiente parte (que dará la razón a quien la tiene, no a quien cree que la tiene), pero en moto eso no vale: debemos extremar la precaución y prever el movimiento incorrecto, sí, pero que puede ponernos en situación de riesgo, de quien circula junto a nosotros.



1

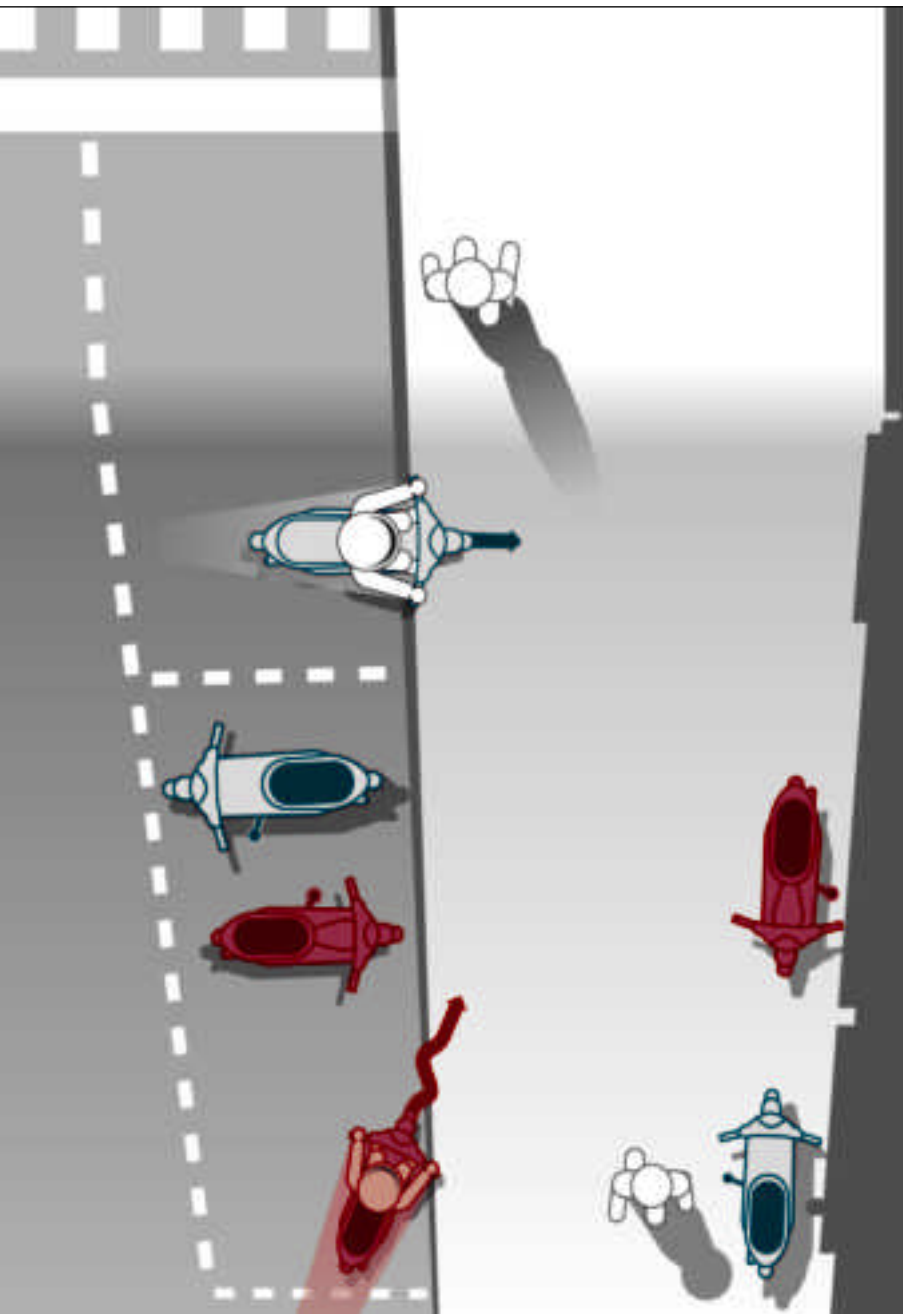
«Trazando» que es gerundio

Hay quien dice pasar las glorietas «trazando» y yo me pregunto ¿trazando el qué? Si creen que por pasar una glorieta por la trayectoria más rápida están más cerca de Valentino Rossi o Fernando Alonso, allá ellos, pero no es así: en realidad están dejando que su vehículo, coche o moto, «marque» la trazada y la haga lo más cómoda posible, así que esos «pilotos» en realidad están interviniendo mucho menos en la conducción que quienes sí pasan por esa glorieta respetando sus carriles. Es más: por hacerlo mal, si coincides con alguien que lo está haciendo bien las trayectorias se cruzan y puede llegar una situación de riesgo que, si pasa a más, tendrá un solo culpable y así se está viendo en los atestados policiales: el «piloto» que cambiaba de carril sin poder ni deber hacerlo. No lo hagas mal tú, y anticipa a quien vaya a hacerlo avisando de tu presencia con tu bocina.

2

Entrar y salir

Aunque donde más riesgo tenemos es dentro de la glorieta (por si alguien se cruza en nuestra trayectoria), las entradas y salidas de éstas también son delicadas, especialmente por lo comentado en el apartado 1: quien circula dentro de la glorieta tiene preferencia, pero si ésta tiene dos carriles y sólo circula alguien por el interior, nosotros podemos acceder al exterior, libre. Cuidado instantes después, quizás quien iba por el interior debía hacerlo por el exterior porque pretendía salir inmediatamente, y por lo tanto querrá hacerlo «por encima tuyo». Planifica tu trayectoria: si sales enseguida, mantén tu derecha, y si no, puedes pasar al interior y luego a la derecha antes de tu salida (justo en la anterior es el mejor momento porque en ese punto nadie se «cruza»... aunque es el mejor sitio para hacerlo).



El truco

No es la primera (ni la segunda) vez que lo comentamos, pero de igual forma que una glorieta con tráfico no es un «circuito» donde «trazar», una sin tráfico sí es un lugar ideal para practicar el control de nuestra moto. Y por «control» quiero decir exactamente eso, es decir, que estemos realmente controlando nuestro scooter o moto y vaya por donde nosotros queremos, y no por donde a él «le viene bien»: al contrario que un coche, que siempre irá hacia donde le indiquemos con el volante, una moto tiene «tendencias» propias. Al doblar una esquina, por ejemplo, la mayoría no «conduce» sino que «es conducido»: al empezar a girar sí se hace fuerza en el manillar para meterla moto en la trayectoria, pero a partir de ahí es ella la que traza y si a medio camino hay que esquivar algo, «cuesta». Eso es lo que puedes practicar en una glorieta porque estarás andando (puede ser a poca velocidad) con la moto inclinada, trazando una curva, y sin nadie alrededor puedes comprobar cómo, haciendo fuerza sobre el manillar, puedes dirigirla exactamente por donde tú quieres. Al principio puede que te «cueste», pero pronto descubrirás el «tacto» que te permitirá hacerlo: estarás conduciendo más seguro y mejor.

NO TE OLVIDES...

- Una glorieta ¡es redonda!: puedes dar todas las vueltas que quieras antes de salir por uno de sus accesos, ya sea porque no tenías claro hacia dónde ibas, o porque otro vehículo dificultaba tu salida. Otra vueltecita y tan tranquilos.
- Las rotondas no son parte de un «circuito», y por ellas no se «traza»: forman parte de las calles y como ellas tienen sus carriles, que hay que mantener y respetar.
- Indica tus movimientos dentro de las rotondas para que los demás se enteren bien de qué vas a hacer, haz que te vean (u oigan) para que sepan que estás ahí, y elige el carril adecuado hacia dónde irás.
- Sube los bordillos apoyando suavemente la rueda delantera y dando gas, siempre perpendicular a la acera. Si pretendes entrar oblicuamente tu rueda delantera patinará sobre el bordillo y la cosa puede acabar mal.
- No vayas en marcha con tu moto sobre la acera, y respeta los peatones que andan por ella: ellos tienen prioridad de paso y tú eres el «intruso».
- No aparques tu moto o scooter con la pata de cabra hacia la parte alta de la calle: eso dejaría el vehículo casi en línea con la vertical, con poco peso sobre su apoyo (pata de cabra) y dejándolo inestable.
- No aparques tu moto o scooter «calle abajo» sobre la pata de cabra.

3

Aparcar: bordillos

Ya sabes que, cuando haya lugares disponibles y habilitados en la propia calzada, debes aparcar tu moto o scooter en ellas. Pero si no es así y la acera tiene suficiente tamaño para poder aparcar en ella, lo primero será planificar mentalmente dónde la dejarás y cómo llegar hasta allí. Es importante ese plan previo, que a veces haces casi instintivamente, porque te evitará no pocos problemas. El primero, la propia subida al bordillo: ni se te ocurra entrar en la acera que no sea totalmente perpendicular a ella, porque si lo intentas oblicuamente (sobre todo con poco ángulo) tu rueda delantera patinará sobre el bordillo, perderás el control del manillar y no es difícil tener una caída casi en parado de lo más tonto (pero a veces nada inocua pues el bordillo está muy duro, para la moto y para tus tobillos...). Ya en la acera evita circular, para el motor y respeta los peatones.

4

Cuestas y rampas

Como es bien sabido una moto sólo se sostiene sobre sus dos ruedas en marcha: al aparcarla hay que tener cuidado en que, una vez apoyada sobre la pata de cabra o el caballete, quede lo más estable posible. Especial cuidado hay que tener con las calles con mucha pendiente o rampas: nunca dejes tu scooter «hacia abajo», incluso aunque tenga bloqueo de frenos (en una de marchas una marcha puesta), porque cuando volvamos a por ella se nos caerá hacia abajo al menor descuido. Tampoco lo dejes de forma que la pata de cabra quede orientada hacia donde está la subida, sino al revés, hacia abajo, para que el peso del scooter quede más apoyado en ella asegurando así la estabilidad. Incluso leves pendientes pueden hacer que, si alguien toca tu moto, ésta se vaya al suelo si la dejas mal orientada.

Lluvia

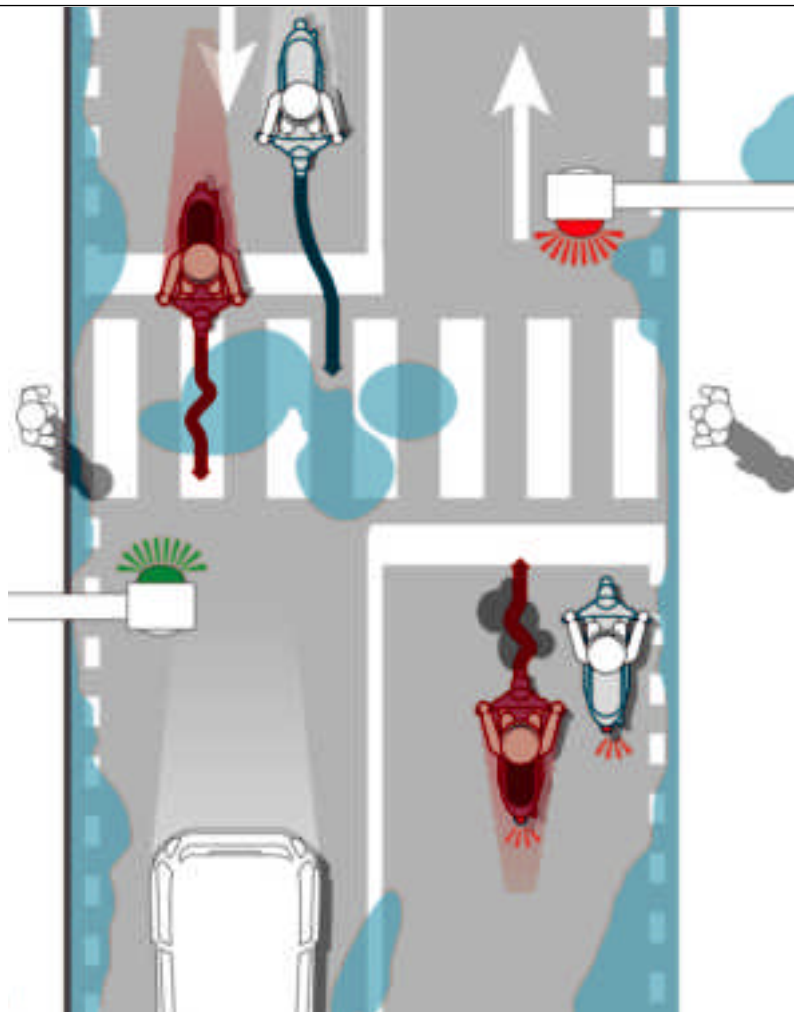
Se acerca la época del año menos amable para las dos ruedas: el agua de lluvia nos obligará a equiparnos mejor y a aumentar nuestra atención para evitar las situaciones de riesgo de siempre, y otras nuevas. JM^ªA. ILUSTRACIONES: IKI

ES verdad que andar en moto es más incómodo cuando llueve, pero no es menos cierto que los scooter ofrecen muchas ventajas sobre las motos en estas condiciones: el suelo impide que nos mojemos los pies (en moto es casi obligatorio usar botas si hay agua), y el escudo protege nuestras piernas de las proyecciones de agua. En realidad hay muchos modelos (con pantalla) en los que es posible andar con lluvia y apenas mojarse nada: una gran ventaja si nos pilla un chaparrón de improviso.

Sin embargo, si ya normalmente el andar en moto por nuestras calles y carreteras es «una aventura» en la que debemos sortear trampas y obstáculos de todo tipo, cuando llueve la cosa se pone todavía más fea. Muchas de esas «trampas» quedarán ocultas bajo el agua, y otras multiplican el riesgo que suponen para nosotros. El ejemplo más evidente son las infames líneas blancas, que si ya resbalan en seco se convierten en puro hielo cuando se mojan, como casi cualquier superficie de la calzada que no sea asfalto (tapas de alcantarilla, rejillas, partes pintadas o de cemento, etcétera). Intenta evitar circular sobre estas superficies, y si no queda más remedio, que sea con la moto recta, sin acelerar ni frenar.

PÁSALO

Desde Scootermanía queremos que esta sección sea útil a cuantos más motoristas, expertos o inexpertos, mejor, y desde ese punto de vista tenemos que decir que celebramos la reproducción de nuestras páginas en varias páginas y foros de internet, además de nuestra propia web (www.webscootermania.com) donde evidentemente los puedes encontrar. Sin embargo pedimos a quienes hagan uso de nuestras imágenes y contenidos de esta sección que citen su origen: revista mensual Scootermanía. Gracias y... ¡pásalo!



1

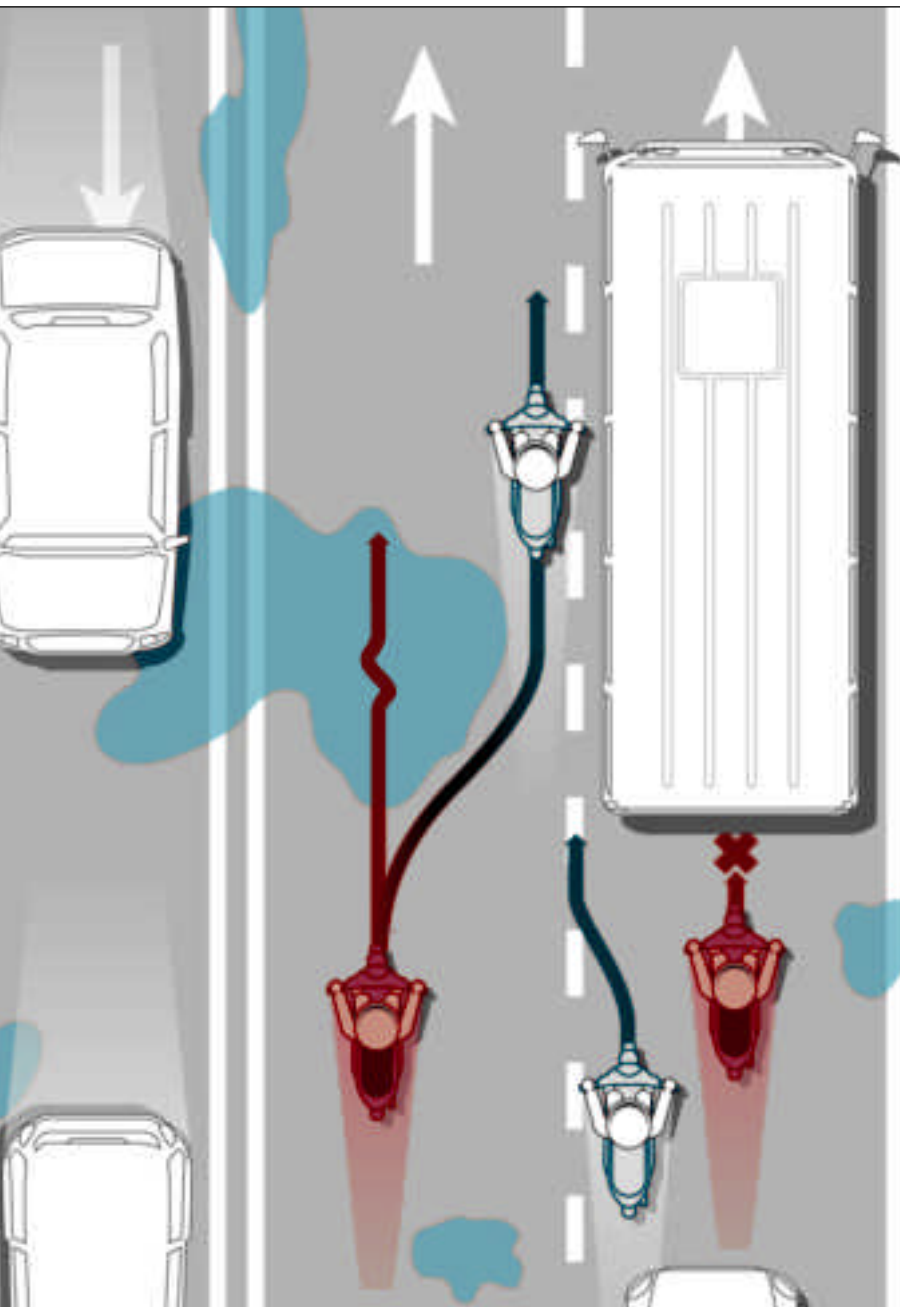
No pises líneas blancas

De entre todas las «cosas» que puedes pisar con tu moto o scooter cuando andas por calles y carreteras mojadas por la lluvia, hay una que debes evitar a toda costa, hasta el punto de desarrollar una «alergia» a pasar sobre ellas, desviándote siempre para pasar entre ellas: son las famosas líneas blancas, la señalización horizontal que por desgracia se sigue marcando en su mayoría con pinturas MUY deslizantes, sobre todo con agua. Procura no pisarlas en seco para acostumbrarte a desarrollar inconscientemente ese hábito, y desde luego evita a toda costa pisarlas con lluvia, sobre todo si vas a tener que frenar, acelerar o girar sobre ellas: patinan como el hielo. Mucho cuidado pues en pasos de cebra, pero también al cambiar de carril o con las flechas de señalización.

2

Manchas y más trampas

Por desgracia, además de las líneas blancas hay muchas otras «trampas» preparadas sobre el asfalto, esperando que las pisemos con nuestros neumáticos húmedos, y son mucho menos evidentes que la pintura, a fin de cuentas muy visible. Algo peligrosísimo son las propias señales del suelo, «borradas» con alquitrán negro, todavía más deslizante mojado que la propia pintura blanca: mucho cuidado en zonas de obras con líneas temporalmente borradas. Dentro de la ciudad, cada parada tiene un peligro escondido: en semáforos, cruces, accesos a rotondas y otros punto en los que el tráfico se detiene, tienden a acumularse en la parte central del carril los restos de coches y camiones (grasa y aceite). Evita frenar en esas zonas incluso en seco, pero huye del centro del carril en mojado pues la mezcla de esos restos con el agua es muy resbaladiza.



El truco

Al andar sobre mojado, sobre todo en ciudad donde las condiciones del asfalto cambian mucho de unas calles y zonas a otras, es muy importante tener una idea precisa de cuánto agarre disponemos. Puedes sacar un pie y ver cómo roza tu zapato con el suelo, pero hay métodos más eficaces y precisos: en motos o scooter sin frenada integral, el freno trasero es utilísimo, pues podemos probar (controla que nadie te siga de cerca) a frenar hasta provocar un pequeño bloqueo de la rueda trasera. Ahí está el límite de agarre. Hazlo, te sorprenderá que en algunas zonas hay mucho más agarre del que parece, y en otras no. Prueba también, sin tráfico cercano, el tacto de tu freno delantero: tocarlo de vez en cuando conviene para evitar que el agua «lubrique» las pastillas y te quedes sin mordiente por un momento. Cuando tengas que frenar, recuerda hacerlo «en dos tiempos»: toca el freno un poco para que la suspensión se comprima y se apoye más peso en la rueda delantera, y frena entonces con más decisión; si frenas bruscamente, con poco peso apoyado delante, la rueda se bloqueará muy fácilmente.

NO TE OLVIDES...

- Si normalmente es fundamental que tus ruedas lleven la presión adecuada y no estén gastadas, cuando llueve esto es vital. Un neumático de scooter es barato y puede costarte mucho más llevarlo gastado un día de lluvia.
- Al equipamiento básico imprescindible para andar en moto (casco y guantes), debemos añadir una chaqueta impermeable o chubasquero, y unos pantalones de agua.
- Andar en moto tiene mucho de equilibrio y de arte. Cuando llueve, todavía más: hay que estar atento y concentrado porque las «trampas» se multiplican y debes anticiparte a lo que surja. Ve más despacio, a «cámara lenta».
- No pises, porque resbalarán mucho: líneas blancas, señales borradas, tapas de alcantarilla, rejillas de ventilación, bolsas de plástico, cualquier tipo de pintura... y mucho cuidado con los suelos de cemento liso (gasolineras, aparcamientos, rampas).
- Conduce con suavidad al acelerar, frenar y girar. Cualquier brusquedad puede hacerte perder el equilibrio. Cuidado con el gas: los scooter tienen embrague automático, que no «sabe» si acelera sobre seco o mojado, y si es algo «agresivo» te hará perder tracción aunque abras gas con mucho tacto.
- Cuidado al frenar, incluso con sistema integral: si la rueda delantera pisa una zona de mucho menor agarre que la trasera, podría bloquearse antes.

3

Aquaplaning: bolsas de agua

El asfalto húmedo resbala más que el seco, y el agua de lluvia puede convertir zonas de poco agarre en pistas de patinaje. Pero hay otro peligro más asociado al agua: el «aquaplaning», es decir, que lleguemos a una zona encharcada con la suficiente cantidad de agua, y lo hagamos a suficiente velocidad, como para que el neumático pierda el contacto con el asfalto y «flote» en el agua perdiendo estabilidad. A más velocidad, mayor sección de neumáticos y menos presión de hinchado, más riesgo de aquaplaning: para evitarlo, aparte de llevar ruedas estrechas muy hinchadas, deberemos estar atentos si vemos que vamos hacia una zona encharcada para disminuir nuestra velocidad. Cuidado con el tráfico alrededor: los coches, por la mayor sección de sus ruedas, sufren aquaplaning mucho más fácilmente que las motos, y podrían llevársenos por delante.

4

No lo pierdas de vista

Además de la posible pérdida de adherencia, el agua de lluvia nos dará otro problema: falta de visibilidad. Prepara una visera transparente para tu casco si llueve y la llevas oscura, y aplícale un producto del tipo «X-Rain» por fuera para que las gotas de agua resbalen (funciona, pruébalo). Usa un antiempañante por dentro, y no abras la visera si no es imprescindible, pues se colará agua por dentro que no podrás secar y deformará tu visión. Evita circular detrás y cerca de transporte pesado (camiones o autobuses) pues sus grandes ruedas proyectarán una gran cortina de agua (sucia) que te impedirá controlar el tráfico delante de ti. No sólo es nuestro habitual consejo de tener una «escapatoria» preparada por si acaso entre coches, es que circulando en el extremo de un carril evitarás esas proyecciones de agua y verás mejor.

Obras

El mes pasado hacíamos un repaso a los principales inconvenientes que, para nuestra seguridad cuando andamos sobre dos ruedas, tiene la lluvia. Existe otra «circunstancia» muy de moda estos días que también complica la conducción: las obras. JM^{PA} ILUSTRACIONES: IKI

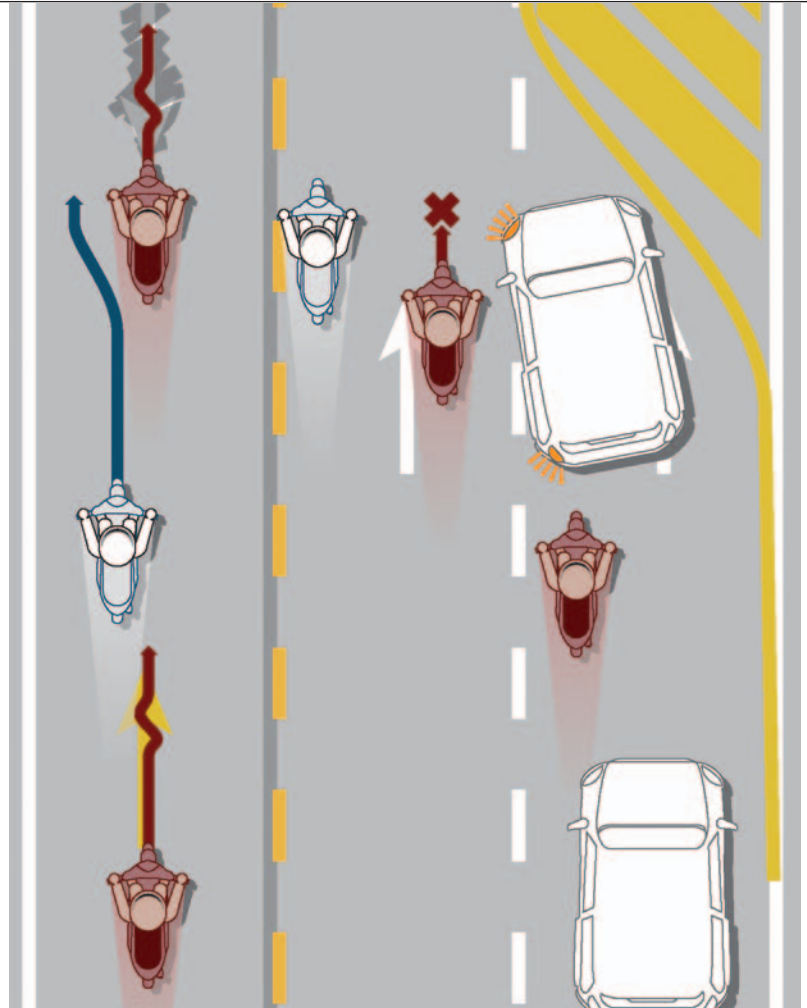
EL otoño es tiempo de lluvias, incluso en tiempo de sequía parece, con lluvias torrenciales, eso sí... Pero antes, durante el verano, se han empezado muchas obras en varias ciudades, y muchas de ellas están todavía lejos de su finalización, de forma que estaremos obligados a enfrentarnos a un «aliciente» más en nuestros desplazamientos diarios, y uno que representa como veremos -y sabemos- un aumento considerable en las situaciones de riesgo a las que no exponen nuestras calles y carreteras, y quienes por ellas circulan junto a nosotros.

Sobre dos ruedas tenemos una notable ventaja en agilidad, de forma que en un momento dado podemos ser capaces de buscar recorridos alternativos si una zona por la que debemos pasar tiene una obra. También podremos cambiar de ruta si hemos llegado a unas obras donde vemos demasiado riesgo para nosotros, o demasiado atasco, y ésta es la primera «arma» que debemos usar cuando vamos sobre dos ruedas y hay obras en parte de nuestro recorrido: lo adaptaremos -el recorrido- para evitar en lo posible los riesgos a los que nos puede someter esa zona.

Si no tenemos alternativa, o ya estamos «de lleno» en las obras, veamos las situaciones más habituales con las que nos encontraremos.

PÁSALO

Desde Scootermanía queremos que esta sección sea útil a cuantos más motoristas, expertos o inexpertos, mejor, y desde ese punto de vista tenemos que decir que celebramos la reproducción de nuestras páginas en varias páginas y foros de internet, además de nuestra propia web (www.webscootermania.com) donde evidentemente los puedes encontrar. Sin embargo pedimos a quienes hagan uso de nuestras imágenes y contenidos de esta sección que citen su origen: revista mensual Scootermanía. Gracias y... ¡pásalo!



1

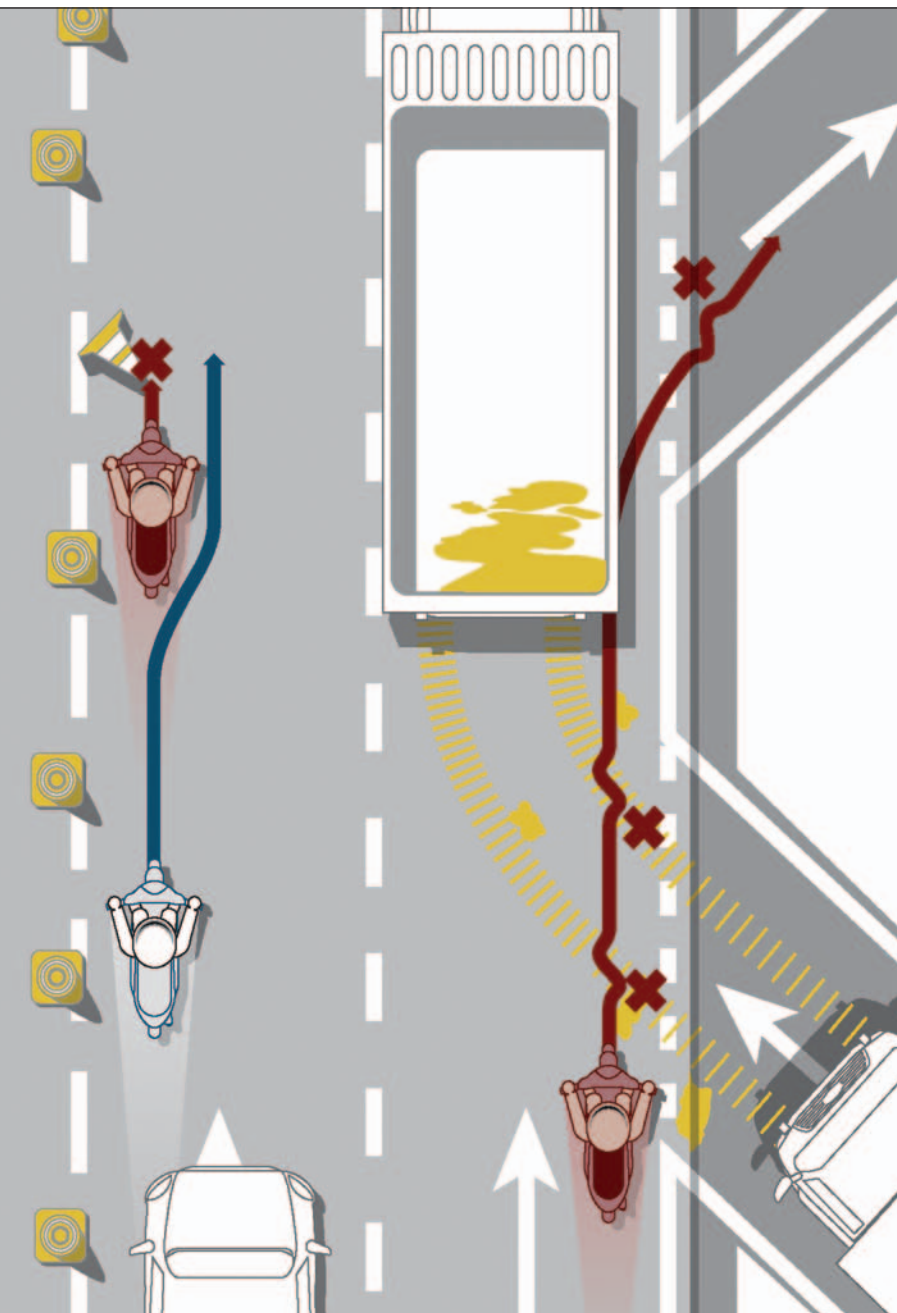
Prohibido pisar señales

Si ya comentamos lo peligroso que es circular pisando las señales horizontales (líneas blancas) normalmente, más todavía en mojado, el no va más llega cuando nos metemos en una zona de obras: las líneas originales estarán «borradas» con alquitrán negro, formando una capa de auténtico «hielo» tanto en seco como en mojado. Las motos rojas que circulan por el carril izquierdo de nuestro dibujo están poniéndose en situación de riesgo al pisar esas líneas, mientras que la azul hace lo correcto, esquivarlas para no dejar de rodar sobre asfalto limpio (o por lo menos no tan resbaladizo). Mucho cuidado con el sol de frente, cuyo reflejo sobre el alquitrán pueden despistarnos a la hora de distinguir unas líneas de otras: ante la duda, ve tan despacio como necesites, más vale perder unos segundos en este tramo que arriesgarse.

2

Carril cortado

Muchas obras en calles de varios carriles necesitan cortar alguno: eso acaba convirtiendo lo que conocíamos como una calle tranquila en un auténtico eslabón que nos obliga a ir cambiando de carril... no sólo a nosotros, sino a todos los vehículos. Los demás conductores no suelen estar tan atentos a la conducción como quienes vamos sobre dos ruedas, y se dan cuenta tarde de que su carril se acaba: cuidado con la maniobra brusca que posiblemente realizarán. La moto roja del carril central circula demasiado cerca del otro carril, que va a cerrarse, y un coche va a echársele encima; además está en su zona ciega (no le verá por el espejo). La que va detrás de ese coche, también debería haberse dado cuenta de eso y anticiparse cambiando antes al carril central. La moto azul que por él circula lo hace bien, apartándose para dar acceso a quien se queda sin carril.



Denunciales

Lejos quedaron los tiempos de «impunidad» en las zonas de obras por parte de las autoridades: existen normativas muy precisas sobre qué y cómo señalizar en una obra, no «vale todo», y si sufres un accidente por leve que sea tienes todo el derecho del mundo a reclamar. Deberás hacerlo al titular de esa vía (ayuntamientos en calles y circunvalaciones, diputaciones, Ministerio de Fomento o autonomías en carreteras) y te conviene recoger cuantas más pruebas sea posible en el lugar -y mejor en el momento- del suceso: fotografías, testimonios de quien pase por allí o vecinos, incluso llamar a la policía correspondiente para que tome nota. Da igual si es un bache que te ha provocado un pinchazo, una señal mal puesta, un cono tirado (estaría mal sujeto o mal puesto...) o una zona de salida de obra muy embarrada, la empresa que esté haciendo esa obra tiene una responsabilidad, el titular de la vía tiene la última, y para eso ambos tendrán sus seguros de responsabilidad civil. No lo dejes pasar: además la próxima vez tendrán más cuidado.

NO TE OLVIDES...

- La lluvia multiplica los riesgos en las zonas de obras: las líneas blancas borradas con alquitrán patinarán como hielo, empezará a aparecer barro en los accesos, es posible que los drenajes estén tapados y habrá grandes encharcamientos... ¡mucho cuidado!
- Atención a los cambios temporales de carriles, una calle que conocías como recta puede haberse transformado en un eslabon.
- Nunca creas que ya «te conoces» una zona en obras. La noche anterior puede haber cambiado mucho la señalización, el firme, su limpieza... y te llevarás una desagradable sorpresa si estás circulando con menos prevención creyendo que sabes qué te vas a encontrar.
- Si hay conos u otros objetos delimitando tu carril no circules cerca de ellos, ya sea a derecha o izquierda, pues alguno puede estar descolocado y golpearte.
- Cerca de accesos o salidas en zonas con conos prepárate para esquivar alguno y aumenta más tu atención, porque en esos cambios de carril es cuando más fácilmente alguien los habrá descolocado.
- Todos los consejos para circular en situaciones de riesgo se aplican aquí: velocidad reducida para tener tiempo y espacio para reaccionar, un dedo en cada maneta de freno y el pulgar en la bocina todos listos para actuar con «tiempo cero» de reacción, y máxima atención.

3

¡Cuidado, cono!

Sí, cuidado, y sí, cono... u otro objeto de delimitación: cuando se cierra el acceso a un carril de esta forma, además se suele estrechar el paso y siempre hay algún conductor despistado o incapaz de mantener su trayectoria que acaba «tocando» esos objetos, que pueden acabar cayendo o rodando dentro del carril. Tropezar con un pequeño cono flexible puede no ser más que una anécdota si no nos asustamos (sujétate fuerte al manillar y cierra las piernas), pero algunos no son pequeños ni flexibles, y otras separaciones mayores son auténticos obstáculos que sí pondrán en serio riesgo nuestra seguridad. Por eso no debemos circular cerca de quien nos precede y debemos estar todavía más atentos de lo habitual al tráfico por delante, pues si alguien toca un cono, o está dando tumbos, lo veremos y podremos anticiparnos para evitarlo.

4

Incorporaciones y salidas

Antes o después cualquier obra en una vía implica un reasfaltado, y la diferencia de capas asfálticas a medida que la obra avanza crea «escalones» más o menos pronunciados, casi siempre en la dirección de marcha. Estos escalones apenas se notan en coche, pero provocan pérdidas de estabilidad a motos y scooter al «forzar» la dirección de la rueda delantera: especial cuidado hay que tener en zonas con incorporaciones o salidas, en cruces y otros desvíos. Cuando pasemos sobre un cambio de asfalto lo haremos con decisión, con una trayectoria lo más perpendicular que sea posible al propio escalón. Cuidado con las salidas de zonas en obras: los camiones pueden arrastrar barro o tierra que convertirá los siguientes metros de asfalto en una pista de patinaje.

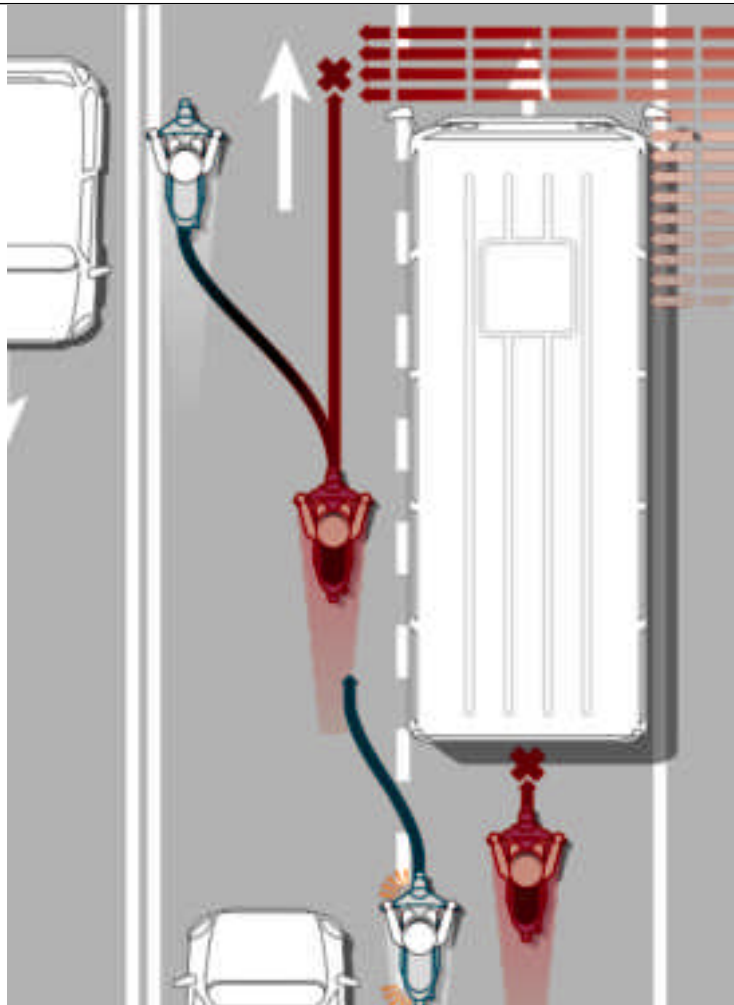
Contra el frío

Cuando llega el invierno las condiciones climáticas se endurecen y el ir en moto empieza a complicarse más de lo habitual. Necesitaremos más y mejor equipamiento, y tener más cuidado para no meternos en situaciones de riesgo. JM^ªA. ILUSTRACIONES: IKI

EN invierno seguir andando sobre dos ruedas se complica, sobre todo en aquellas zonas geográficas en las que las temperaturas bajan de forma más acusada. Puesto que estamos expuestos a los elementos, aunque aquí algunos scooter destacan por el nivel de protección que ofrecen a sus ocupantes, necesitaremos prendas que nos abriguen y protejan del aire frío (los abrigos «de a pie» no sirven porque dejan pasar el viento), algo en lo que la tecnología ha venido en nuestra ayuda en los últimos años gracias al desarrollo de membranas semipermeables (tipo GoreTex) y prendas que aprovechan sus ventajas. Pero incluso una vez perfectamente equipados nos encontraremos con la segunda parte, las trampas que habitualmente nos esperan en cada metro y esquina de las calles y carreteras pueden multiplicarse, o agravar el riesgo al que nos exponen, con el frío: manchas de agua que ahora son una fina capa de hielo, pintura que está cubierta de humedad... Debemos extremar los cuidados. Por otra parte, y cuando estemos en marcha, notando el aire frío, habrá momentos en los que encontraremos «alivio» gracias a la cobertura de otro vehículo: ahí también deberemos tener cuidado en no bajar la guardia ante esa situación más confortable, pues una situación inesperada puede pillarnos lentos de reacciones.

PÁSALO

Desde Scootermanía queremos que esta sección sea útil a cuantos más motoristas, expertos o inexpertos, mejor, y desde ese punto de vista tenemos que decir que celebramos la reproducción de nuestras páginas en varias páginas y foros de Internet, además de nuestra propia web (www.webscootermania.com) donde evidentemente los puedes encontrar. Sin embargo pedimos a quienes hagan uso de nuestras imágenes y contenidos de esta sección que citen su origen: revista mensual Scootermanía. Gracias y... ¡pásalo!



1

Rebufos: calentito...

El frío no sólo se aprecia en los termómetros, el viento nos hará sentir una temperatura más baja. Al circular por vías rápidas enseguida te darás cuenta de la diferencia que existe entre un scooter protector, con pantalla alta, y uno en el que el viento nos castigue más directamente. Y en ambos casos, cuando por circunstancias del tráfico nos coloquemos detrás de un vehículo grande veremos «qué calentitos» vamos a su rebufo: cuidado con eso, pues es fácil caer en la tentación de quedarse detrás y cerca de ese vehículo, cuyo tamaño nos tapaná la visión del tráfico delante suyo. Si hay un atasco, si frenan de golpe, nos daremos cuenta demasiado tarde. Quédate aprovechando ese «calor», pero hazlo donde puedas ver hacia delante y puedas esquivar fácilmente ese vehículo en caso necesario.

2

Cuidado con el viento

Los «rebufos» de los vehículos pesados no sólo vienen bien para cubrir del aire gélido, también ayudan en los scooter menos rápidos (125) cuando el viento sopla con ganas. Sin embargo mucho cuidado en esos casos, también habituales en invierno, pues cuando estemos superando a ese camión o autobús nos encontraremos no sólo con el viento que nos tapaba, sino con su propia estela (ellos también se mueven rápido y apartan el aire): la sensación de poco aire (menos frío y más velocidad) que tendremos a su lado se convertirá de repente en un «choque» contra el aire que puede hacernos perder el control si no estamos preparados: es mejor desviarse ligeramente para minimizar ese efecto, y siempre sujetar fuerte el manillar. Al salir de detrás de un camión, si íbamos cerca, asegúrate de señalar la maniobra y que te vean bien.

LA REVISTA DE SCOOTER Y MOTOS SIN CARNÉ

SCOOTER

MANIA

ENERO

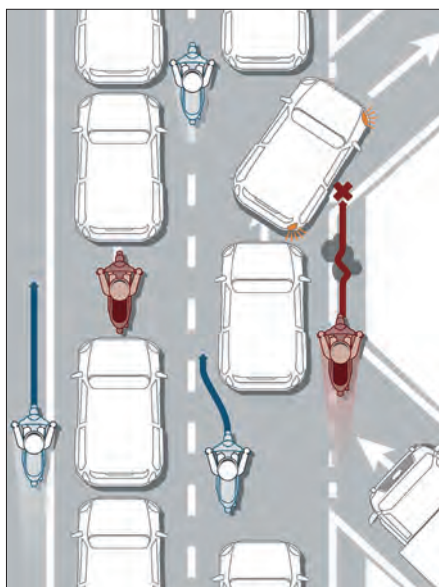
L	M	X	J	V	S	D
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23 30	24 31	25	26	27	28	29

FEBRERO

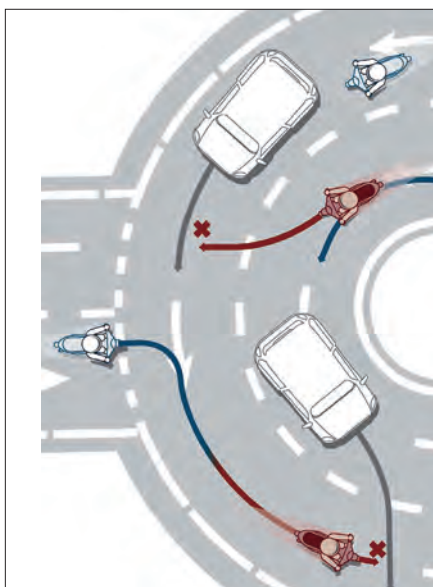
L	M	X	J	V	S	D
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28					

MARZO

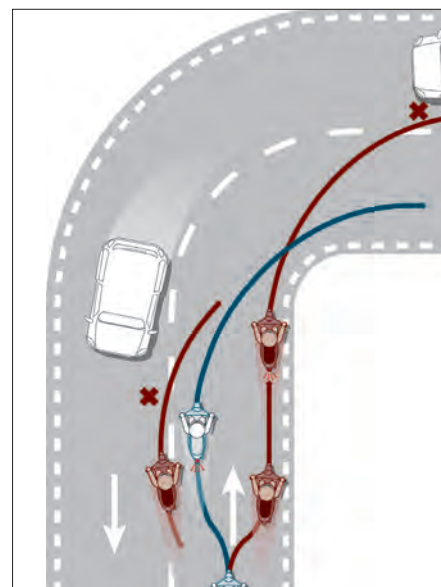
L	M	X	J	V	S	D
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		



EN VÍAS rápidas no circules des-
pacio por la izquierda, no vayas demasiado
cerca de camiones o autobuses por detrás
(no verás delante) y no te quedes demasia-
do a la derecha «apartado» aunque no va-
yas rápido pues podrían pasarte sin respec-
tarte y con riesgo para ti.



EN ROTONDAS cuidado al en-
trar con quienes circulan, podrían querer
salir pasando por tu trayectoria. Y cuidado
al salir para que no te cruces tú incorrecta-
mente en la trayectoria de otro vehículo. Las
glorietas no se «trazan», mantén tu carril.



EN CARRETERA acertar al
frenar y abordar una curva nos facilitará pa-
sarla y salir mejor de ella. No entres pegado
al interior, un coche podría venir abierto y
tú te abrirás al salir, ni del todo al arcén que
puede estar sucio. Entra por la parte exterior
cerrando la trayectoria a media curva.

Técnicas de conducción

12 meses 12 consejos

ABRIL

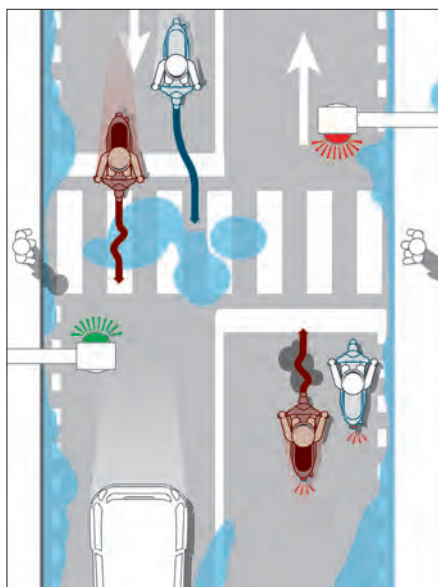
L	M	X	J	V	S	D
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

MAYO

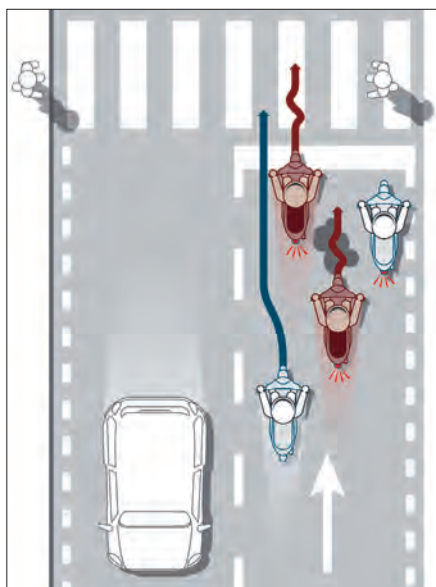
L	M	X	J	V	S	D
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

JUNIO

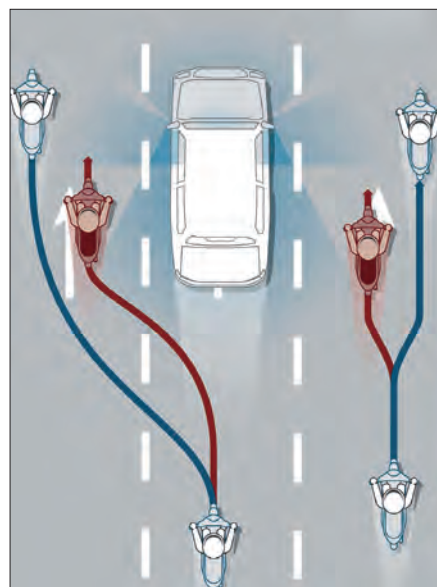
L	M	X	J	V	S	D
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		



CON LLUVIA hay que aumentar mucho la atención a lo que pisamos: no pases sobre líneas blancas, evita los charcos, tapas de alcantarilla y rejillas metálicas, y cuidado en los semáforos con las manchas de aceite y grasa que se acumulan donde los coches paran (centro).



EN CIUDAD compartimos las calles con los peatones y debemos respetarlos. Cuidado cuando frenes ante un paso de cebra, hazlo fuera de las líneas blancas y no en el centro del carril (está más sucio). No circules cerca de la acera, un niño o animal podría sorprenderte.



LOS CAMIONES y autobuses crean grandes movimientos de aire que pueden afectarnos: en invierno nos protegen del frío (cuidado con acercarte demasiado) pero con viento lateral al adelantarlos tendremos cuidado con el choque del aire que puede desviar mucho nuestra trayectoria.

LA REVISTA DE SCOOTER Y MOTOS SIN CARNÉ

SCOOTER MANIA

JULIO

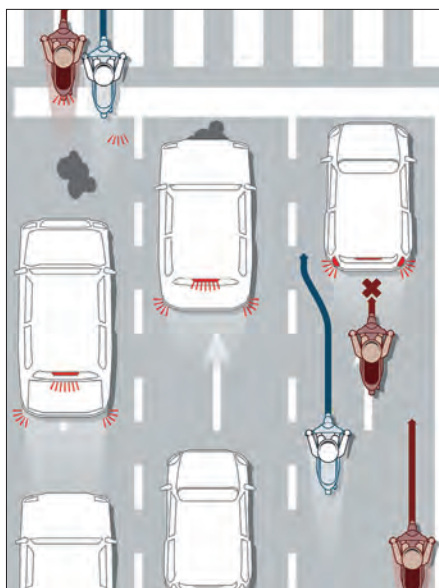
L	M	X	J	V	S	D
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24 31	25	26	27	28	29	30

AGOSTO

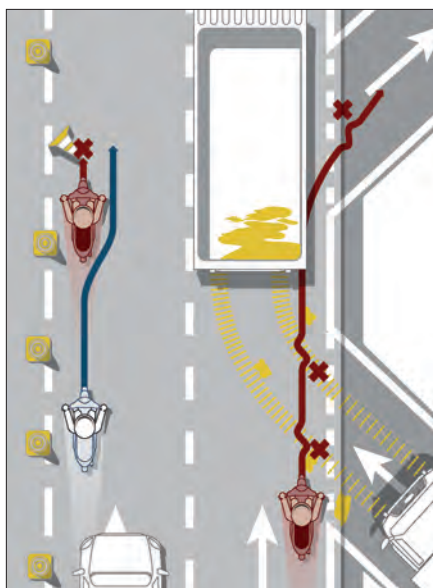
L	M	X	J	V	S	D
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

SEPTIEMBRE

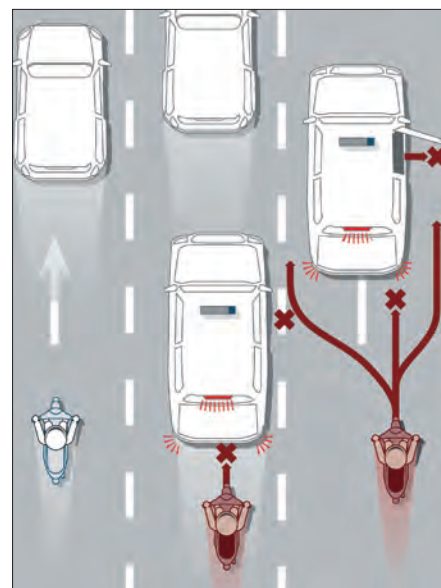
L	M	X	J	V	S	D
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	



PARA FRENAR sobre dos ruedas hay que tener cuidado que el suelo no pierda agarre repentinamente, y si eso ocurre suelta el freno delantero. Nunca circules demasiado pegado a quien te precede, y menos en zonas de posible detención (semaforos, cruces, accesos).



CON OBRAS las cosas se complican más aún: no circules cerca de zonas con conos, si hay alguno caído no podrás esquivarlo a tiempo. Evita las zonas próximas a accesos, tendrán barro y resbalará. Cuidado en incorporaciones y salidas con las uniones y los cambios de asfalto.



LOS TAXIS pueden hacer paradas imprevistas para que se baje o para recoger un pasajero: mantente alejado de su parte trasera. Nunca pases a un taxi o autobús por la derecha cerca de la acera, sobre todo cuando estén detenidos: puede bajarse alguien.

Técnicas de conducción

12 meses 12 consejos

OCTUBRE

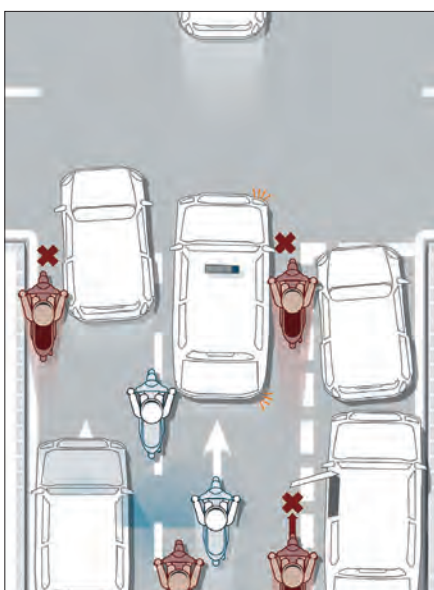
L	M	X	J	V	S	D
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23 30	24 31	25	26	27	28	29



EL AGUA de riego o de las fuentes puede convertirse en una trampa cuando llega al asfalto que deberemos pisar. Evita pasar sobre ella, especialmente cuando cubra líneas blancas y pasos de cebra, aunque debas alterar la trayectoria que tenías prevista. Pisa firme y seguro.

NOVIEMBRE

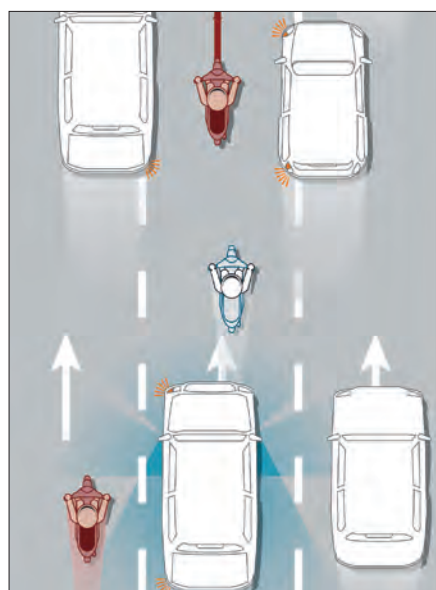
L	M	X	J	V	S	D
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30			



SEMÁFORO ROJO y tú buscas la mejor colocación: cuidado con usar el carril contrario si algún coche decide dar media vuelta (hazte ver y oír), cuidado con pasar por la derecha cerca de la acera (una puerta puede abrirse) y cuidado con llegar a quedarse parado en un «punto ciego» de un coche.

DICIEMBRE

L	M	X	J	V	S	D
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31



DEFENDER NUESTRA posición en el asfalto es importante: el pulgar siempre en la bocina además del índice en el freno minimizan el tiempo de reacción. Cuidado si entre dos cierran tu carril, cuidado con quien venga por detrás, y cuidado con quien decida girar cruzándose en tu trayectoria.

Riesgos ocultos

Cuando andamos en moto o scooter por la ciudad podemos enfrentarnos a situaciones de riesgo que no habíamos visto antes, pero que sí podíamos haber previsto.

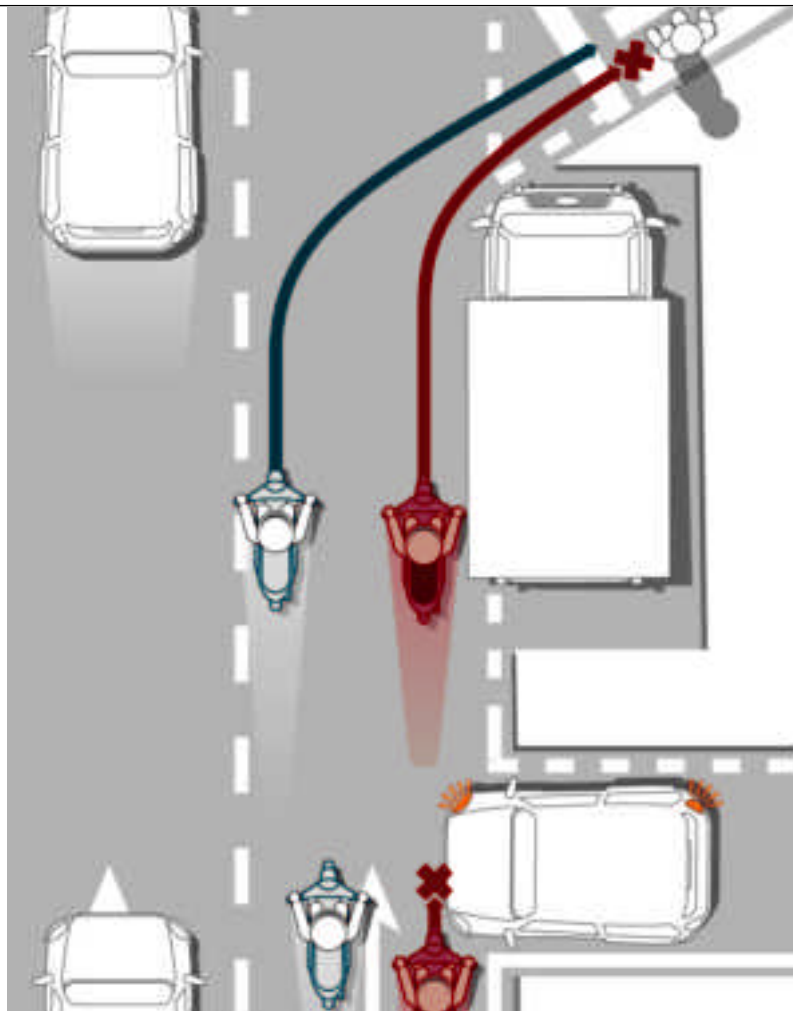
JMªA ILUSTRACIONES: IKI

EL famoso dicho popular que «es mejor prevenir que curar» no puede ser más cierto, ni de mayor aplicación que en el caso de la circulación en moto o scooter: sobre dos ruedas se necesita cierta anticipación para poder evitar con seguridad una situación de riesgo. Por eso es muy importante tener un buen nivel de atención a lo que ocurre alrededor nuestro, y sobre todo saber cómo está el tráfico algo por delante, para ganar esos instantes de anticipación que nos darán ventaja a la hora de decidir una maniobra evasiva por seguridad. Si en línea recta eso es relativamente sencillo, ante un giro o cambio de sentido no lo es tanto: es importante «abrirse» antes de girar para poder contar con un mayor y mejor campo de visión, y eso no sólo se aplica en carretera o en esquinas de ciudad, sino en calles estrechas con salidas de callejones o aparcamientos, donde deberemos ir cambiando ligeramente de lado para poder contar con la mejor visibilidad posible, siempre.

Otro lugar donde hay abundancia de «trampas ocultas» son las gasolineras. Sobre dos ruedas tenemos que visitar con frecuencia las estaciones de servicio ya que nuestros depósitos son pequeños, y allí cada gota de combustible derramado puede darnos un buen susto al frenar o apoyar los pies.

PÁSALO

Desde Scootermanía queremos que esta sección sea útil a cuantos más motoristas, expertos o inexpertos, mejor, y desde ese punto de visto tenemos que decir que celebramos la reproducción de nuestras páginas en varias páginas y foros de internet, además de nuestra propia web (www.webscootermania.com) donde evidentemente los puedes encontrar. Sin embargo pedimos a quienes hagan uso de nuestras imágenes y contenidos de esta sección que citen su origen: revista mensual Scootermanía. Gracias y... ¡pásalo!



1

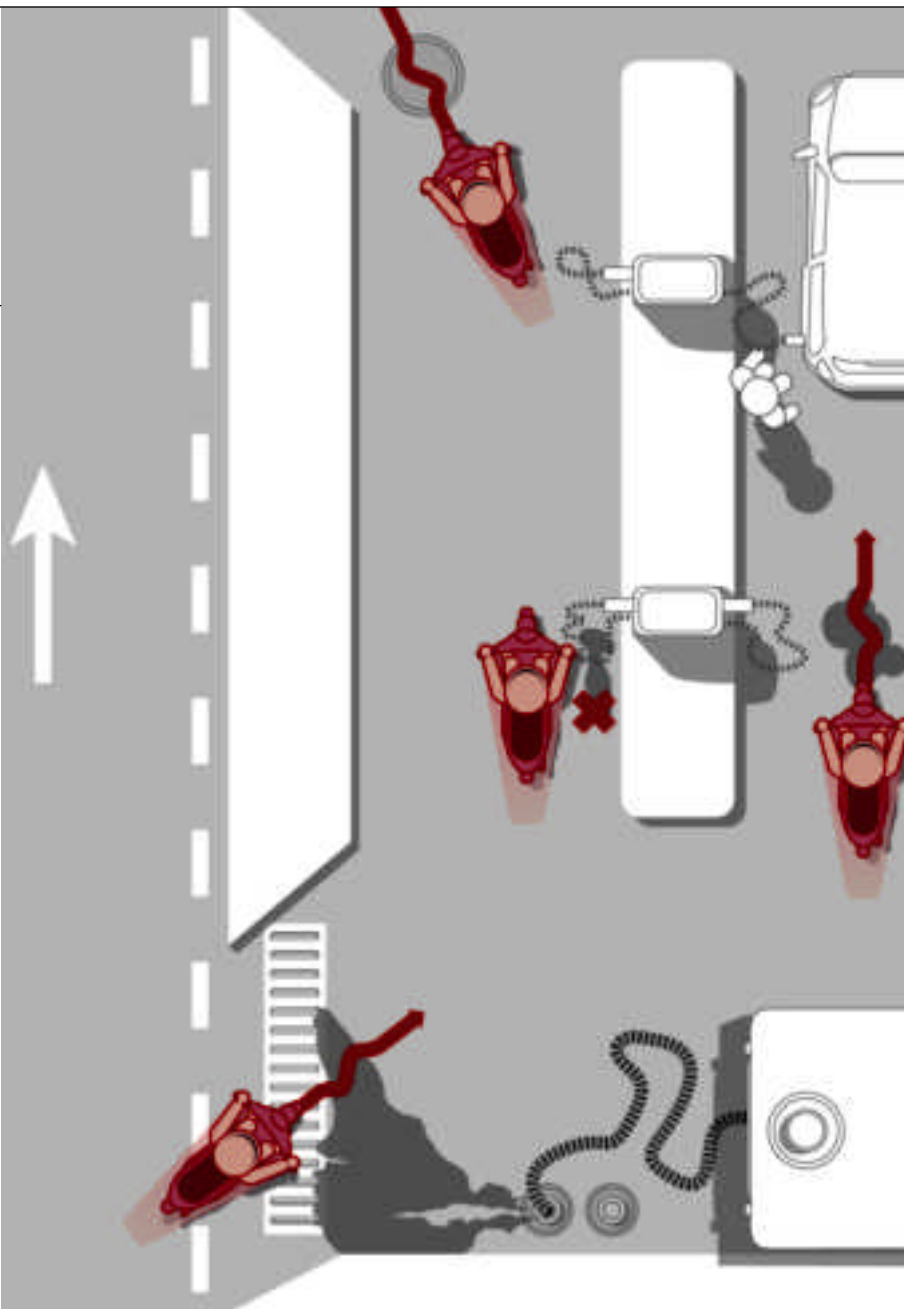
Esquinas «ciegas»

Camiones o furgonetas de reparto aparcados en una zona de carga y descarga, autocares esperando viajeros... son varios los posibles obstáculos que te puedes encontrar y que te impidan ver hacia dónde te diriges cuando doblas una esquina. Es posible que luego tengas peatones cruzando en un paso de cebra (o sin él), que de la otra calle esté saliendo un vehículo... una situación que si no puedes ver, no podrás prevenir. Para evitarlo en lo posible, no te ciñas demasiado al lado hacia el que vas a girar: abre la trayectoria antes, y eso te permitirá contar con un campo de visión más amplio. Y lo que puedas ver, podrás prevenirlo. En general, intenta abrir la trayectoria antes de una curva o un giro, porque eso forzará menos tu posición en la salida, y te permitirá ver antes lo que te espera.

2

Incorporaciones repentinas

Es un problema para alguien con un coche de morro largo salir de una incorporación estrecha o con mala visibilidad: tienen que «asomarse» y meter la parte delantera de su vehículo en la calzada para llegar a ver si disponen o no de paso... y es posible que tú estés llegando a esa zona y se crucen en tu trayectoria, poniéndote en una situación de riesgo. Igual que en una curva conviene no ir ceñido a la parte interior de ésta antes de trazarla, para tener mejor campo de visión tampoco es bueno andar por las calles arrimado a un lado (ya sea el derecho o izquierdo) sino centrarnos para disponer de más visibilidad, especialmente donde veas que hay accesos: callejones, salidas de aparcamientos, etcétera.



El truco

A veces, lo veas antes o no, te encuentras sobre una de esas «trampas invisibles», una zona de agarre desconocido. Un buen truco es usar el freno trasero para «tantear» ese agarre: sin frenada combinada obviamente (si contamos con ella en nuestro scooter, tenemos más seguridad si hay que frenar pero no podemos usar este truco), usaremos la maneta izquierda (o el pedal derecho en una moto) para frenar bruscamente provocando un momentáneo y breve bloqueo de la rueda trasera. No necesitarás mucha práctica para conocer cómo se bloquea la rueda en condiciones de agarre normal, y por lo tanto de darás cuenta enseñada de cómo está el agarre en comparación: pruébalo varias veces antes de encontrarte en esa situación y aprenderás a tener esa sensibilidad, que por otra parte se adquiere fácilmente. Descubrirás que muchos asfaltos aún con agua (lluvia, riego) agarran más de lo que parece, y que otros más pulidos ni siquiera en seco ofrecen un agarre muy bueno.

NO TE OLVIDES...

- Para andar más seguros sobre dos ruedas debemos anticiparnos a los posibles riesgos que aparezcan para poder reaccionar a tiempo y evitarlos.
- No empieces a trazar una curva desde la parte interior de ésta: «ábrete» siempre antes para tener mejor perspectiva de lo que viene detrás.
- Cuidado con circular demasiado pegado a un lado de nuestro carril: si alguien «asoma» en un callejón o salida de aparcamiento nos lo encontraremos en mitad de nuestro camino.
- Atención al acercarte circulando a una estación de servicio, sobre todo a su salida: los vehículos recién llenados pueden echar combustible y debes evitar pasar por esos regueros.
- Lo peor son los restos de gasoil: tarda en evaporarse y con agua es una mezcla que patina más que el hielo... Cuidado pues en aquellas gasolineras donde repostan camiones y autocares, y luego tengan alguna glorieta o curva.
- Las gasolineras están llenas de posibles trampas: las manchas de combustible patinan mucho, cuidado donde apoyas los pies, y cuidado dónde va tu rueda delantera cuando frenes.
- Evita pasar por encima de tapas, rejillas o registros en las calles: podrían no estar bien asegurados y ser una trampa.
- Si no te queda más remedio, cuidado al pisar esas tapas metálicas: patinan muchísimo, especialmente cuando están húmedas.

3

Regueros deslizantes

Al acercarnos, o dirigirnos, a una estación de servicio, nos metemos en una zona llena de «sorpresas»: los camiones cisterna dejan a veces regueros de combustible al entrar o salir, los camiones y autocares de todo tipo tienen a veces depósitos cuyos tapones no son nada herméticos y al salir tras llenar dejan sus propias «huellas» de gasoil, y por último en el mismo surtidor habrá manchas de quien haya insistido demasiado en un llenado, o al descolgar la manguera... Todas las manchas de combustible resbalan mucho, las de gasoil las que más (y encima tarda mucho en evaporar y secar), y en especial cuando además caen gotas esas zonas patinan como el hielo: mucho cuidado. Atención, pues, al andar cerca de una gasolinera con esos posibles regueros después de ésta, en recta y sobre todo si hay glorietas u otros giros cerca, y cuidado dónde frenamos y dónde apoyamos los pies al parar a repostar.

4

Tapas y registros

La ciudad también existe por debajo del asfalto de las calles, y los accesos al subsuelo pueden esconder desagradables trampas para quienes andamos sobre dos ruedas. Tapas de alcantarilla, registros de teléfonos o electricidad, rejillas de ventilación de aparcamientos o metro... Todos suelen estar realizados en metal, y el metal resbala seco, y patina muchísimo si está húmedo; pero además de resbalar, lo peor es que algunas veces esos registros no están bien asegurados, y pueden esconder una trampa todavía peor que un resbalón. Tú no puedes saber si minutos antes un pesado camión ha pasado por allí agrietando el soporte y si bajo el (no tan poco) peso de tu moto puede vencerse... Evita, por tanto, siempre que sea posible pasar por encima de estas tapas, rejillas y registros, y ten mucha atención si debes pasar por ellos.

Parada de emergencia

Un pinchazo, una avería repentina o una pequeña caída pueden obligarnos a detenernos repentinamente: es importante saber cómo y dónde hacerlo para evitar riesgos innecesarios.

JMªA ILUSTRACIONES: IKI

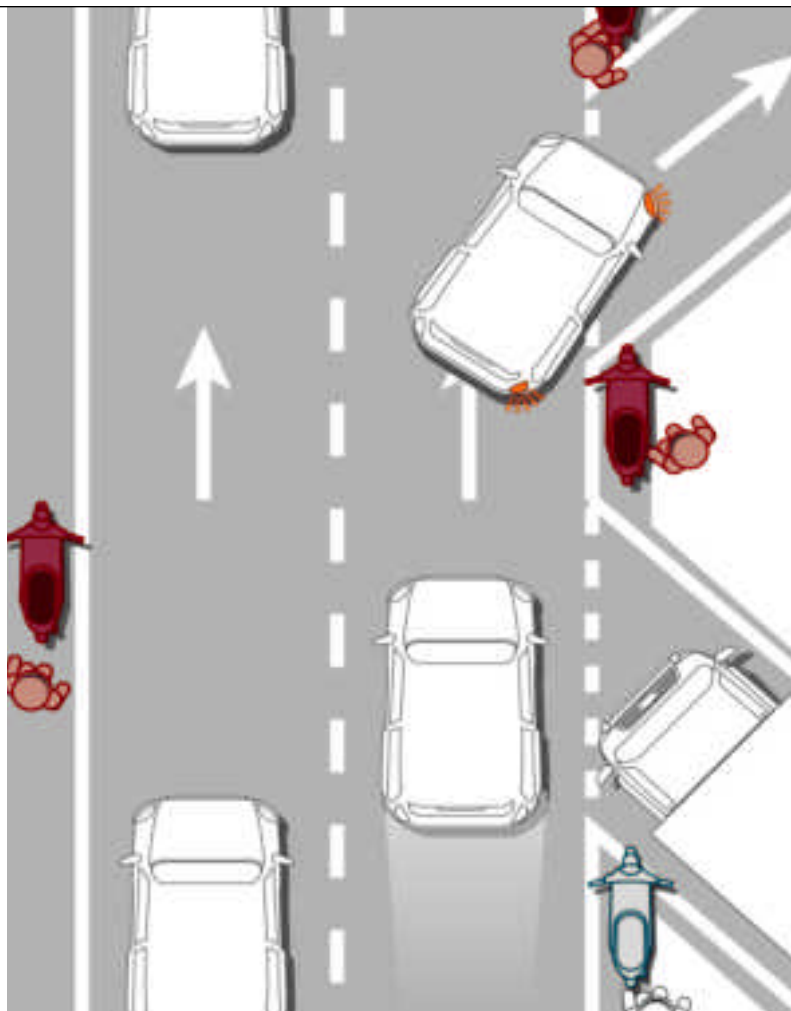
SI andar sobre dos ruedas entre el cada días más agresivo tráfico te parece algo con cierto riesgo, existe una situación mucho más arriesgada que esa: cuando en lugar de circular lo que estás es detenido, parado, en mitad de esa vorágine. Son varios los motivos por los que podemos quedarnos parados, es decir, por los que tenemos que parar obligatoriamente, porque lo que desde luego no es buena idea es detenerse voluntariamente (para hablar por teléfono, por ejemplo) salvo en zonas preparadas para ello, arcenes muy amplios, etcétera.

Entre los motivos más comunes que pueden obligarnos a parar están los pinchazos y el quedarse sin gasolina. Los pequeños depósitos en el segundo caso, que nunca conviene apurar precisamente por ello, y la falta de estabilidad en el primero (un coche pinchado puede seguir circulando relativamente bien a baja velocidad, una moto no), son los motivos de eso. También es (menos) posible que suframos alguna avería (una moto bien mantenida evita esas sorpresas), o que hayamos sufrido una pequeña caída o golpe fortuito con otro vehículo.

Sea lo que sea lo que te obligue a parar, recuerda siempre que estar detenido es algo muy peligroso porque otro vehículo te puede llevar por delante. Veamos qué hacer.

PÁSALO

Desde Scootermanía queremos que esta sección sea útil a cuantos más motoristas, expertos o inexpertos, mejor, y desde ese punto de visto tenemos que decir que celebramos la reproducción de nuestras páginas en varias páginas y foros de internet, además de nuestra propia web (www.webscootermania.com) donde evidentemente los puedes encontrar, de forma totalmente gratuita. Sin embargo pedimos a quienes hagan uso de nuestras imágenes y contenidos de esta sección que citen su origen: revista mensual Scootermanía. Gracias y... ¡pásalo!



1

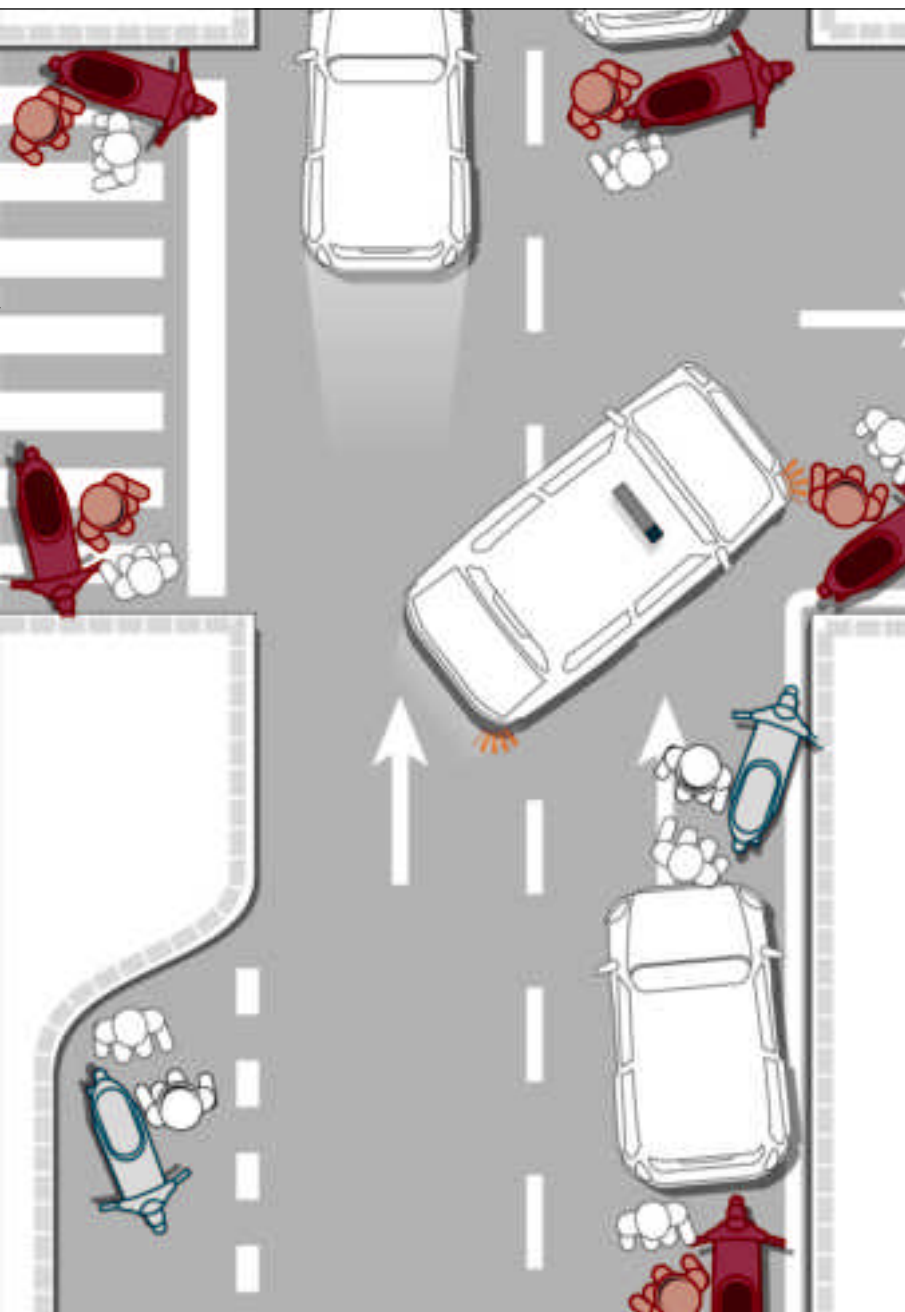
Nunca en la izquierda

Salvo que sufras un gripaje «salvaje» que te tire en el lado izquierdo de la calzada, jamás debes detenerte en el arcén izquierdo de una vía rápida. No sólo es peligrosa la detención en sí misma al ser por donde circulan vehículos más rápidos, y que menos esperan encontrar algo o alguien allí detenido, sino que una vez solventado el problema, o para intentar moverse para buscar ayuda, tendrás muchas más dificultades para moverte: casi siempre no te quedará más remedio que cruzar todos los carriles... y volver a hacerlo cuando hayas conseguido ayuda. De hecho la policía puede y debe multarte porque habrás puesto en peligro tu seguridad y la de los demás. Hay quien deja su coche o moto donde mejor le viene «porque ahí se paró», pero (casi) siempre es posible andar unos metros más y dejarlo a la derecha. Hazlo.

2

Antes, no después

Al detenerte en el arcén derecho, puede que no sirva cualquier sitio: mejor que no sea cerca de incorporaciones o salidas, porque son zonas donde puede haber movimientos inesperados de vehículos. Si no queda más remedio, lo mejor es justo antes del acceso o la salida: si alguien está a punto de saltársela o hace algo que no debe al incorporarse, tú no estarás en mitad de su trayectoria, estarás a salvo. Una ventaja de detenerse en estas zonas, si puedes elegir, es que suelen ser más amplias y más fácilmente localizables, si por ejemplo necesitas que acuda una grúa o alguien (un amigo con gasolina...) en tu rescate: no sólo podrás indicar con precisión dónde estás, sino que podrán acceder fácilmente al lugar.



El truco

Se está poniendo de moda entre algunos usuarios de motos y scooter el andar siempre con un chaleco reflectante puesto, para conseguir mejor visibilidad por parte del resto de vehículos. Cuando se va por vías rápidas, de noche y con una moto o scooter «lento» (125 o menor) puede no ser una mala idea, pero en general no me parece bien usar un chaleco reflectante siempre: puede hacer que la gente se acostumbre a verlos y empiecen a pasar desapercibidos. Sin embargo sí será algo MUY útil en caso de avería o si necesitas detenerte en la vía, para que te vean y no te atropellen, incluso puede ser útil llevar dos, uno para ti y otro para «hacer de triángulo» que avise unos metros antes de tu presencia. La mayoría de atropellos, salvo niños y ancianos, ocurren a personas que estaban con su vehículo detenido... y estos chalecos hasta los regalan en algunas tiendas, y plegados caben en cualquier hueco de cualquier moto o scooter.

NO TE OLVIDES...

- Estar detenido en calles o carreteras es peligroso. Sea lo que sea que haya pasado, puede agravarse la situación si no tomamos medidas para evitar un riesgo posterior.
- Aire. La causa número uno de «quedarse tirado» en moto es un pinchazo, y la mayoría de pinchazos son por culpa de un mantenimiento inadecuado: excesivo desgaste o, sobre todo, presiones erróneas. Las presiones mal controladas además lo que pueden provocar muy fácilmente es una caída por pérdida de estabilidad, incluso a baja velocidad.
- Gasolina. Después de los pinchazos, quedarse «sin sopa» es por desgracia habitual. Los scooter y motos tienen depósitos pequeños, no los apures hasta la última gota porque lo de menos es empujar, lo malo es si te quedas seco en un lugar comprometido (vía rápida).
- Evita siempre quedarte en la trayectoria de otros: tarde o temprano alguien llegará despistado y no podrás esquivarte a tiempo.
- Nunca te detengas en el arcén izquierdo de una vía rápida, aún con una rueda pinchada o sin gasolina tu moto o scooter podrá moverse los metros suficientes como para irte al derecho. Quien venga por detrás tendrá que pararse, recuérdalo, pero hazte ver y señaliza lo que estés haciendo.
- Cuidado con el arcén derecho, en zonas cercana a accesos o salidas de las vías rápidas no son zonas seguras.

3

A cubierto

Cada calle de la ciudad da diferentes oportunidades si hay que detenerse allí, así que nos es muy difícil generalizar. Pero debes seguir las normas generales que estamos dando: te conviene estar siempre «a cubierto», fuera de la trayectoria del resto del tráfico. Una situación habitual es que hayas dado un golpecito a otro coche por detrás (si ibas demasiado cerca, ya sabes que no debes, pero...) y tengas que rellenar el correspondiente parte: no dejes la moto detrás, ponla delante del coche, y poneros vosotros también delante para daros los datos. Tampoco te quedes nunca en zonas «ciegas» tras un cruce o semáforo, ni obstaculizando un paso de peatones, y cuidado en aquellas calles que son «rápidas», pues aunque sean zonas urbanas allí en la práctica vale lo dicho para las vías interurbanas o de circunvalación.

4

Rápido

Cuando «pasa algo», ya sea avería mecánica o caída o golpe con lesión personal, la rapidez de reacción es vital: antes, para intentar evitarlo; después, para que las consecuencias no sean más graves. La forma de evitar que una situación de riesgo acabe mal la tratamos mes a mes en estas páginas, y si te has perdido alguna puedes verlo en nuestra web. Si algo se estropea en tu moto, mantén la calma para no perder la estabilidad, señaliza tus movimientos y detente. Si has tenido un golpe, o alguien cercano lo ha tenido y necesita ayuda, primero organiza el tráfico para evitar más daños, pide auxilio (112) y ya poneros a ver qué daños hay. La serenidad es fundamental, mira a los ojos al accidentado y tranquilízale con decisión (aunque tú estés más nervioso) y deja que quien sepa de primeros auxilios se ponga en acción.

Dónde mirar

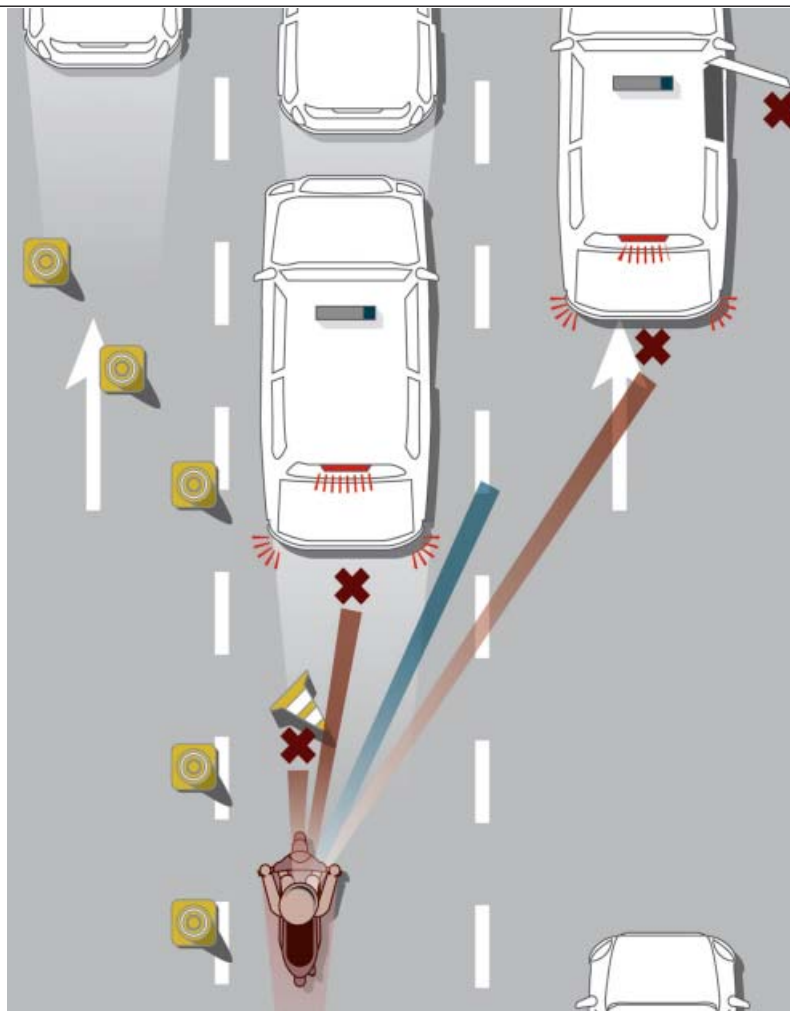
La vista es el sentido más importante de que disponemos al conducir: si aprendemos a educar cómo usarla nos salvará de muchas situaciones de riesgo que podrían pasarnos desapercibidas.

JMªA ILUSTRACIONES: IKI

ES evidente la importancia de nuestros ojos cuando estamos a los mandos de un vehículo, ya sea de dos o cuatro ruedas: la vista es el sentido fundamental para conducir, y veremos que saber aprovechar mejor las posibilidades de nuestra vista puede ser lo que establezca ante una situación de riesgo la diferencia entre anécdota y algo más. La clave cuando andamos sobre dos ruedas es que no podemos distraernos ni relajarnos ni un momento, menos aún en mitad del tráfico urbano o cuando en la carretera hay densidad de vehículos, aunque el ritmo sea lento. Además de no «bajar la guardia» nunca, existen trucos y formas de estar atento que mejorarán en un grado notable el nivel de seguridad de nuestra conducción, y que diferencian un piloto experto y avanzado, es decir seguro, de quien no lo es. La gran importancia de la visión periférica para poder percibir aquello que ocurre a nuestro alrededor, saber hacia dónde dirigir la vista para mejorar nuestra fluidez y objetivos o saber superar obstáculos, y ser conscientes de no relajar la vista, son factores clave en esto como veremos. El contar con gafas o lentes de contacto bien graduadas y una visera impecablemente limpia y libre de arañazos tampoco debe pasarnos desapercibido como factores de seguridad en nuestra conducción.

PÁSALO

Desde Scootermanía queremos que esta sección sea útil a cuantos más motoristas, expertos o inexpertos, mejor, y desde ese punto de visto tenemos que decir que celebramos la reproducción de nuestras páginas en varias páginas y foros de internet, además de nuestra propia web (www.webscootermania.com) donde evidentemente los puedes encontrar, de forma totalmente gratuita. Sin embargo pedimos a quienes hagan uso de nuestras imágenes y contenidos de esta sección que citen su origen: revista mensual Scootermanía. Gracias y... ¡pásalo!



1

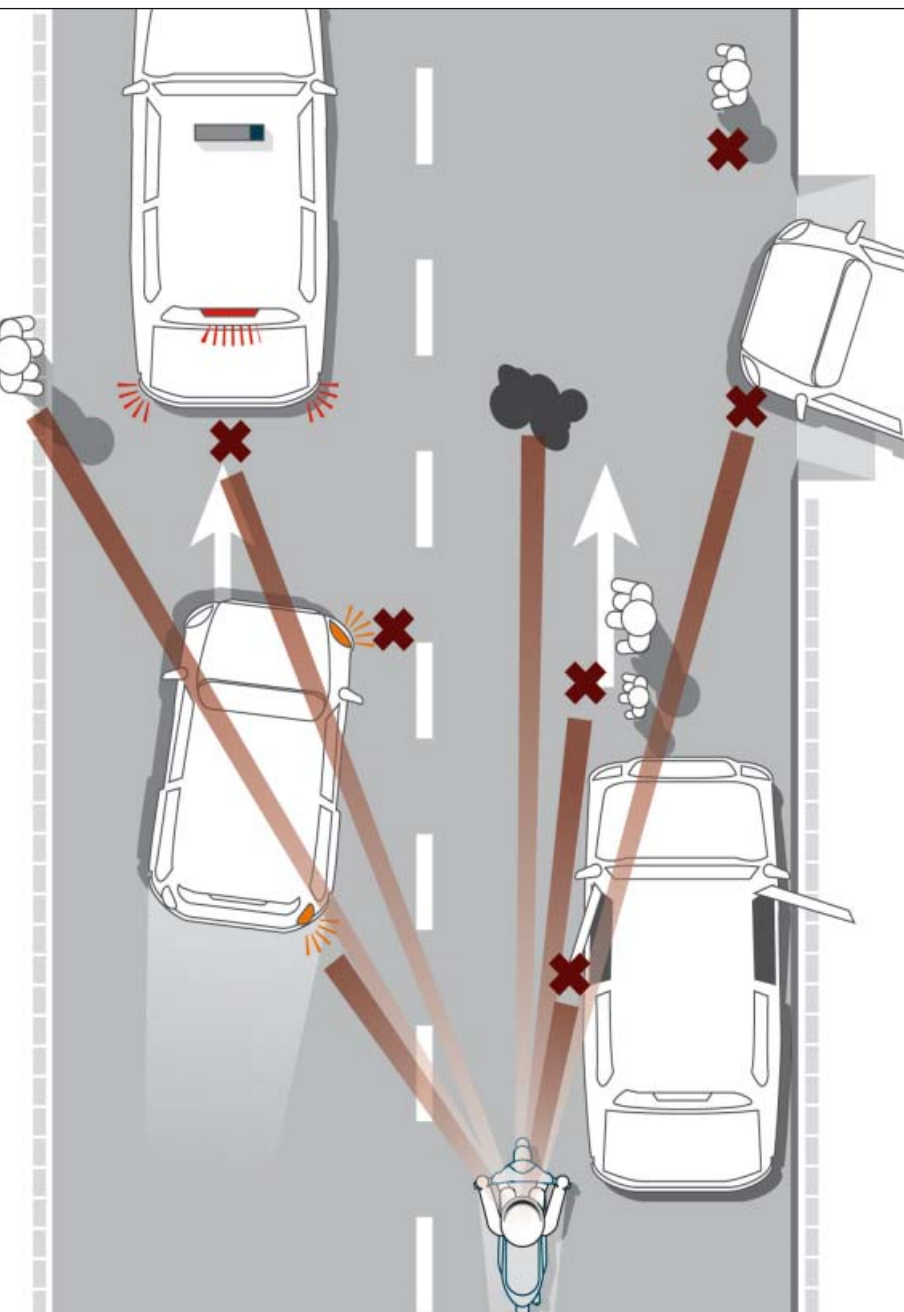
A donde mires, irás

Existe un fenómeno llamado «fijación de objetivo» según el cual en circunstancias de tensión tendemos a dirigirnos hacia donde miramos: cuántas veces habrás experimentado esa sensación que ante un obstáculo, cuanto más lo miras más te cuesta desviarte. Por eso no es bueno quedarse en un arcén detenido al lado del vehículo, porque los demás tienden a mirarlo, y sin querer se dirigen hacia allí. Es importante ser consciente de este fenómeno, para no quedarnos mirando fijamente algo que queramos evitar: debes aprender a mirar hacia donde esté la mejor «escapatoria», porque será hacia allí hacia donde mandarás tu moto inconscientemente en una situación apurada. Y si te ves en un apuro, mirando algo que debes evitar mientras frenas por ejemplo, recuerda fijarte en cualquier otra cosa alrededor para desviar tu mirada, y tu trayectoria, del riesgo.

2

Más lejos

Mira cualquier foto de una carrera de motos tomada lo suficientemente cerca como para que puedas ver los ojos de los pilotos, y verás que ninguno mira por donde va, sino hacia donde irá, a lo lejos. Como decíamos, siempre acabas yendo hacia donde miras, y por eso un piloto aprende enseguida a mirar no el asfalto que está a punto de pisar, sino la siguiente curva, para llegar antes allí. Cuando circules en zonas de curvas a ritmo alegre recuérdalo para ayudarte a mejorar las trazadas y la fluidez de tu pilotaje deportivo, pero esto es algo que también puedes usar a diario en el amenazante tráfico urbano y extra-urbano: deberás aprender a «ver sin mirar» lo que te rodea, como veremos, pero para eso deberás mirar hacia donde vas, más lejos, para saber antes de llegar qué te espera allí (semáforo rojo, asfalto sucio o tapa de alcantarilla a evitar, etcétera).



El truco

Hay algunos ejercicios sencillos con los que puedes mejorar tu visión periférica: aquí van algunos. Andar contando las baldosas sobre las que pasan nuestros pies mientras mantenemos la mirada fijada hacia delante. Viendo la TV, mantén la mirada fija en una esquina o el número del canal e intenta percibir «indirectamente» lo que está ocurriendo en la pantalla. O prueba a abrir esta revista por cualquier página, cerrarla enseguida e intentar recordar qué has visto, qué había en las fotos, qué textos grandes... Estos ejercicios no sólo sirven para saber mejor qué pasa delante nuestro: también lo que ocurre por detrás, sin necesidad de desviar la mirada hacia los retrovisores (ése es otro ejercicio bueno mientras andamos en moto por vías tranquilas, ver por los espejos sin mirarlos directamente).

NO TE OLVIDES...

- No circules con gafas (o lentes de contacto) mal graduadas o sin ellas si no tienes una visión perfecta, y cuidado con las pantallas de casco sucias o arañadas: de nada servirán todos los trucos y cuidados que hemos visto si falla lo fundamental.
- Tendemos a dirigirnos hacia donde miramos: cuando aparece algo imprevisto, nuestra tendencia es a mirarlo, y la suma de esto con lo anterior es peligrosa. Aprende a intentar mirar hacia otro lado cuando haya algún imprevisto. Si miras hacia donde hay escapatoria segura, será más posible salvar la situación.
- Adapta tu mirada a la velocidad a la que circulas: ir deprisa mirando justo delante de la rueda delantera es buscarse un lío, igual que andar despacio mirando a lo lejos y no a nuestro alrededor.
- Mientras mantienes la mirada a lo lejos, a donde llegarás, no dejes de estar atento a lo que ocurre alrededor tuyo: educa la «mirada indirecta», una buena visión periférica podrá avisarte a tiempo.
- Cuidado con algunos medicamentos: se hacen bastantes campañas respecto a eso, por ejemplo ahora en primavera quien necesita antihistamínicos (alergias) debe andar con ojo pues muchos dan somnolencia. Pero esas campañas se olvidan de las motos: en moto es raro dormirse, pero no tanto quedarse con la mirada «relajada». Si estás cansado, párate o abre la visera y espabila.

3

Doble perspectiva

Si la vista es claramente el sentido que más nos puede ayudar al circular, la capacidad de visión periférica es lo que nos puede convertir en conductores más seguros (y no sólo en moto). Cada persona tiene una capacidad de percibir lo que ocurre a su alrededor, pero eso se puede educar y mejorar si nos esforzamos en ir moviendo los ojos, en ir observando todo lo que tenemos alrededor, hasta conseguir poco a poco mejorar esa percepción casi inconsciente de lo que está pasando. Intenta alguno de los ejercicios que te proponemos en «el truco» y verás como tu conducción resulta más segura al ser capaz de ver más cosas, mejor, y antes. Conseguir reducir el tiempo de reacción ante un imprevisto, por haberlo percibido antes, es la mejor prevención contra situaciones de riesgo.

4

Fuera pereza

No te relajes, no tengas los ojos «quietos» mientras conduces, no dejes que la mirada se quede fijada perezosamente en referencias inútiles. Busca continuamente posibles fuentes de riesgo, posibles trayectorias de los otros vehículos, movimientos en su interior: ¿alguien a punto de bajarse? ¿alguien señalando algo? ¿discuten? Busca peatones a punto de saltar, coches a punto de salir de un aparcamiento, conos de obras sueltos en mitad de la calzada... Descubrirás que siempre hay mucho que ver, y con ello que prever, pero para poder superar todo lo que el tráfico nos «ofrece» cada día debemos tener una actitud concentrada y activa al manillar, y así debería ser también al volante aunque en ese caso y en tráfico lento las consecuencias de una distracción son menores.

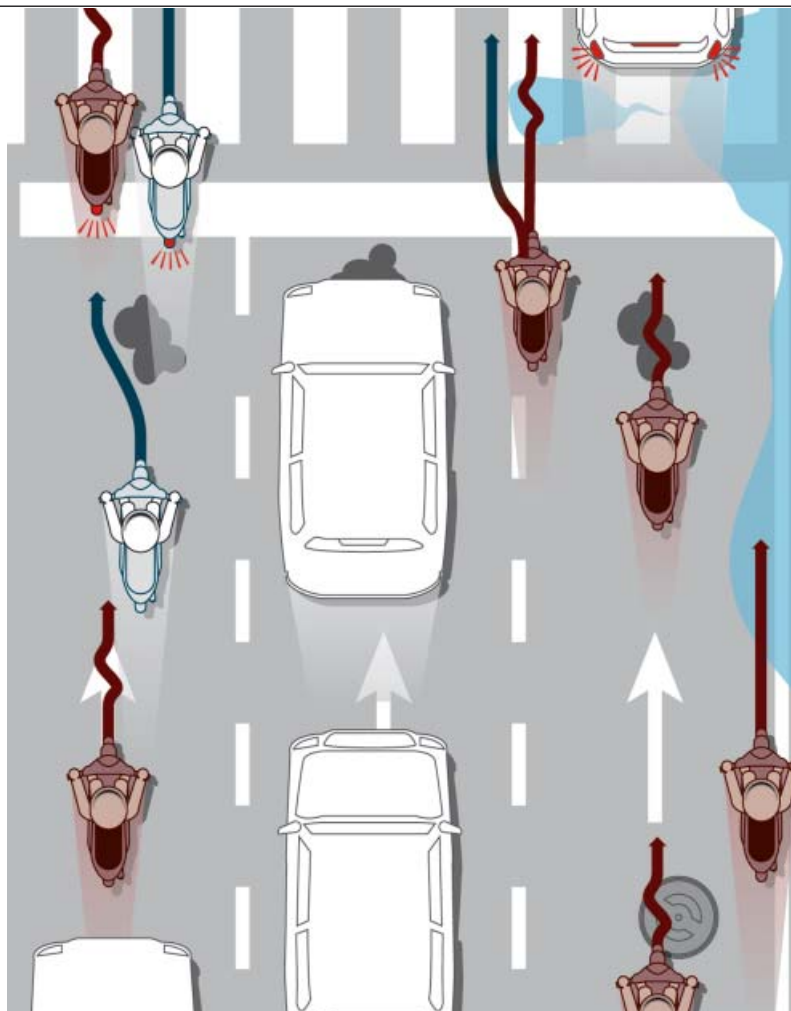
Moto nueva

Es la época de más ventas, así que muchos están de «estreno»: nos llegan muchas preguntas sobre qué cuidados tener con el rodaje del motor, pero el resto de la moto, y el propio piloto, también necesitan su rodaje. JMª ILUSTRACIONES: IKI

LA primavera es la temporada motorista por excelencia, de mayo a julio es cuando más motos se venden y por lo tanto es también cuando más personas estrenan moto o scooter. Muchos son los que nos preguntan interesados en cómo tratar el motor durante esos primeros kilómetros para asegurarse de hacer un buen rodaje, pero además del propulsor también otras piezas de la moto necesitan rodaje, y sobre todo la más importante de todas, el piloto, necesita también su periodo de adaptación a su nueva máquina.

La fabricación actual permite no ser demasiado estricto en lo que a rodajes se refiere, si bien es mejor no someter el motor a grandes cargas (gas a fondo, marchas largas, cuesta arriba) ni revolucionarlo demasiado (en marchas cortas con cambio, cuesta abajo scooter automáticos) hasta que haya acumulado unos centenares de kilómetros. Los frenos necesitan que pastillas o/ y zapatas se adapten sin prisas, para no cristalizar la pequeña parte de su superficie que, de nuevas, roza: un largo paseo por ciudad a ritmo tranquilo lo conseguirá. Y los neumáticos también exigen cuidado hasta eliminar la primera capa sobre la goma.

Pero es el piloto el que debe extremar las precauciones cuando se estrena en una moto nueva, cuyas reacciones no conoce bien. Para eso y como más adelante insistiremos no podemos recomendarte con mayor énfasis que te des un largo paseo de «descubrimiento», tranquilamente, para que a partir del día siguiente tu nueva moto sea realmente «tuya».



1

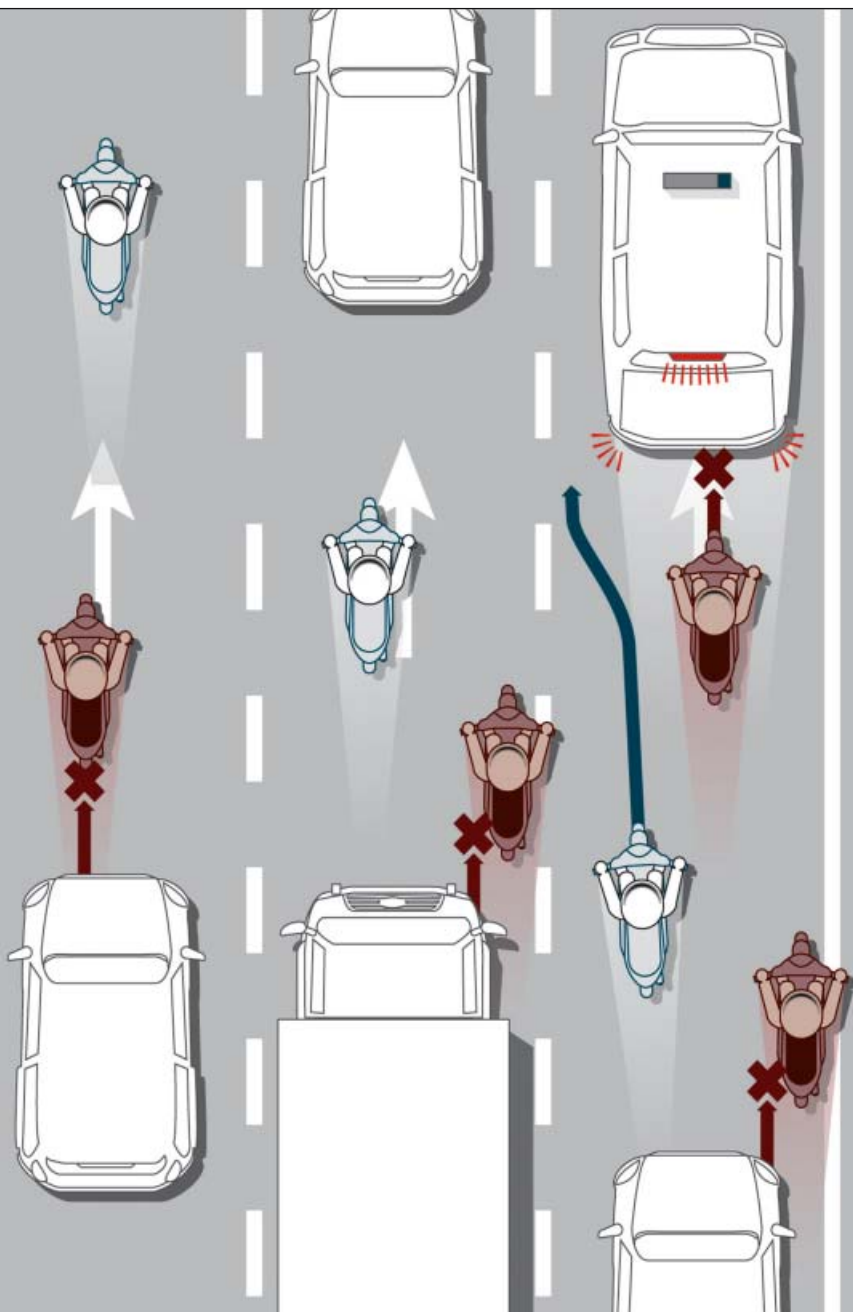
Ruédalo, ruédate

La mejor manera de descubrir tu moto nueva, la mejor manera de iniciar su rodaje y el tuyo, es recorrer un mínimo de 30 o 40 kilómetros lo antes posible. Si el día de la entrega no es posible, que sea al día siguiente: tómate tu tiempo y date un buen paseo por tu ciudad o pueblo, ya que ese tipo de tráfico, el urbano, es el mejor para hacer el rodaje de todas las partes mecánicas, al tener constantes cambios de ritmo, aceleraciones, frenadas, cambios de dirección... No hay peor forma de hacer un rodaje que irse a una autopista y acumular kilómetros con el motor a régimen constante, y además ahí los frenos no se rodarían. Tampoco te olvides tu propio rodaje: para descubrir las virtudes y puntos flacos de tu nuevo vehículo también te vendrá muy bien ese tranquilo «super paseo» después del cual tanto él como tú estaréis mucho mejor preparados.

2

Anticipación

Andando sobre dos ruedas siempre tenemos que aprovechar nuestra ventaja en altura y visibilidad para anticiparnos a la situación del tráfico, y si estamos empezando a descubrir nuestro nuevo vehículo nos conviene tener todavía más «margen» del habitual porque nuestras reacciones serán más lentas, y las de la moto o scooter todavía pueden serlo más, o al contrario sorprendernos y pedirnos todavía más margen a nuestra propia adaptación. Unos frenos potentes, una vez rodados y si venimos de algo que apenas frenaba, pueden sorprendernos con un bloqueo inesperado, y necesitaremos más tiempo y metros para recuperarnos. Para eso, ya sabes: circula alejado del coche que te preceda y hazlo además por el lado del carril que te permita tener una escapatoria en caso de detención.



El truco

A tu medida: así es como debes tener tu moto o scooter. Hay muchas más cosas que puedes regular de lo que parece: de entrada, los retrovisores, que deben estar perfectamente asegurados (que no se «suelten» por la presión del viento), deben estar colocados de forma que con sólo un gesto de los ojos, sin mover la cabeza, puedas ver bien qué ocurre detrás de ti. Luego están las manetas: aun si no son regulables, muchas «piñas» pueden posicionarse más o menos inclinadas, dejando las manetas más o menos a la altura de donde dejas tus dedos. Siéntate, pon las manos en el manillar y extiende los dedos con naturalidad: la maneta debe quedar justo debajo, no más baja ni por encima. Y antes de hacer un solo kilómetro, comprueba algunas cosas en tu moto que tu tienda deberá haber dejado bien: presiones de ruedas, niveles de líquidos, plásticos de protección (escape)...

NO TE OLVIDES...

- La palabra clave es: suavidad. Con una moto o scooter nuevo hay que ser suave, como lo seríamos en caso de lluvia por ejemplo. Arrancar tranquilamente, frenar con suavidad, trazar sin brusquedades... El rodaje será mejor y más seguro.
- Como destacamos en «el truco» debes dejar tu moto a tu medida. Lo más importante al principio: los retrovisores, no sólo deben estar asegurados, sino que debes poder ver bien por ellos sin hacer movimientos extraños.
- El mejor rodaje se hace en ciudad; el peor, en autopista.
- Para rodar bien un motor hay que ir variando su régimen de revoluciones, su carga (gas) sin llegar a abrir del todo hasta que esté rodado, cambiar la marcha si es con cambio... Olvídate de salir a carretera para poner sexta y acumular kilómetros así.
- No sólo el motor necesita rodaje: los frenos y los neumáticos también. Evita frenar fuerte hasta que hayan pasado unos kilómetros, haz frenadas breves para ir asentando las pastillas o zapatas. Mucho cuidado con neumáticos nuevos, mueve la moto para eliminar la primera capa cuanto antes.
- A pesar de todo y si la situación lo requiere, acelera o frena fuerte: la seguridad es lo primero.

3

Neumáticos

Unas marcas más que otras, pero todos los neumáticos nuevos tienen en alguna medida un «barniz» exterior procedente del desmoldeo en fábrica, o aplicado después para proteger la goma de los elementos (aire oxidante y sol). Como puedes imaginar eso no agarra ni de lejos como la goma desnuda, y puede tardar bastantes kilómetros en desaparecer por el desgaste de la rodadura: convendrá ser muy cuidadoso hasta que tengamos entre 30 y 100 kilómetros acumulados con esas ruedas, evitando pisar zonas deslizantes como lo son las líneas blancas, tapas de registros o alcantarillado, zonas húmedas, y zonas con acumulación de restos de combustibles o aceites (parte central en primera fila de semáforos, zonas cercanas a estaciones de servicio, glorietas donde camiones o autobuses pierden gasoil al girar...

4

Sin prisa en lo rápido

Mientras estemos en rodaje no deberemos exprimir a fondo las prestaciones de nuestra moto o scooter, y donde eso puede ser un problema es a la hora de usar vías rápidas: el primer consejo es que intentes evitarlas, casi siempre existe una alternativa por dentro de la ciudad, por carretera o por una vía de servicio, pero hay casos o tramos en los que no es así y no te quedará más remedio que meterte en el tráfico en inferioridad de condiciones. Ahí se aplican nuestros consejos en esta situación: circula por el carril derecho pero centrado, no pretendas «apartarte». Si un vehículo más rápido te alcanza tendrá que adelantarte correctamente y si te apartas le estarás invitando a que lo haga demasiado cerca, de forma insegura. Y no quites ojo a los retrovisores.

Cosa de dos

Tú vas en moto todo el año porque estás convencido de sus ventajas, pero cuando llega el buen tiempo aparecen voluntari@s para que no vayas en solitario: andando acompañado hay que tener ciertas precauciones. JMªA ILUSTRACIONES: IKI

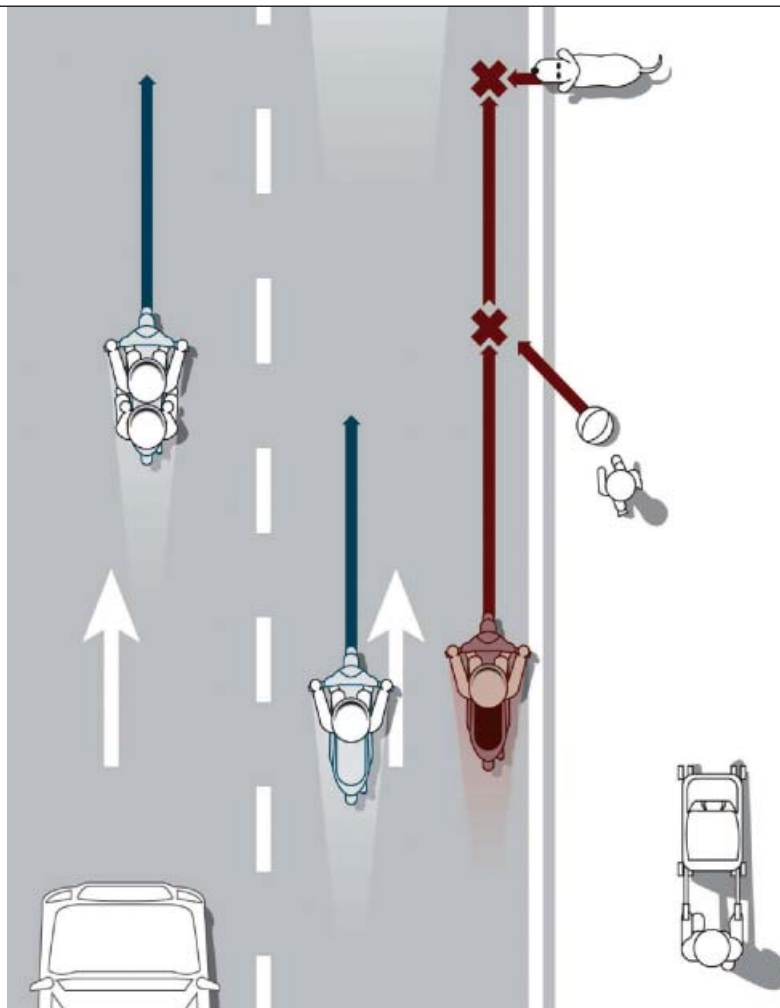
ES verdad que las motos se disfrutan en solitario y son la máxima expresión de la libertad individual en el transporte, pero también es cierto que podemos compartir el placer de andar sobre dos ruedas e incluso hacer descubrir a otros y otras las ventajas en movilidad que aportan.

Acompañar a alguien a su trabajo o estudios, ir de compras en rebajas, hacer recados profesionales... pero también disfrutar de los ratos de ocio viajando más cerca del paisaje y llegando donde con otro vehículo es imposible, son algunas de las oportunidades que nos dan las dos ruedas.

Pero si cuando conducimos en solitario somos responsables de nosotros mismos, al ir acompañados estamos aceptando una responsabilidad multiplicada, ya que nuestro pasajero poco o nada podrá hacer si nuestra conducción no es lo segura que debe: como ya hemos comentado muchas veces en esta sección la seguridad sobre dos ruedas depende mucho de nuestra actitud al manillar y de saber tomar las decisiones adecuadas ante situaciones de riesgo, y con esa mentalidad debemos afrontar el llevar a alguien que quiera acompañarnos. Así, además, saboreará de verdad todas las ventajas de las dos ruedas, y comprobará cómo las eventuales «desventajas» (seguridad) pueden no pasar de meras anécdotas con una actitud y saber hacer adecuados.

PÁSALO

Desde Scootermanía queremos que esta sección sea útil a cuantos más motoristas, expertos o inexpertos, mejor, y desde ese punto de vista tenemos que decir que celebramos la reproducción de nuestras páginas en varias páginas y foros de Internet, además de nuestra propia web (www.webscootermania.com) donde evidentemente los puedes encontrar, de forma totalmente gratuita. Sin embargo pedimos a quienes hagan uso de nuestras imágenes y contenidos de esta sección que citen su origen: revista mensual Scootermanía. Gracias y... ¡pásalo!



1

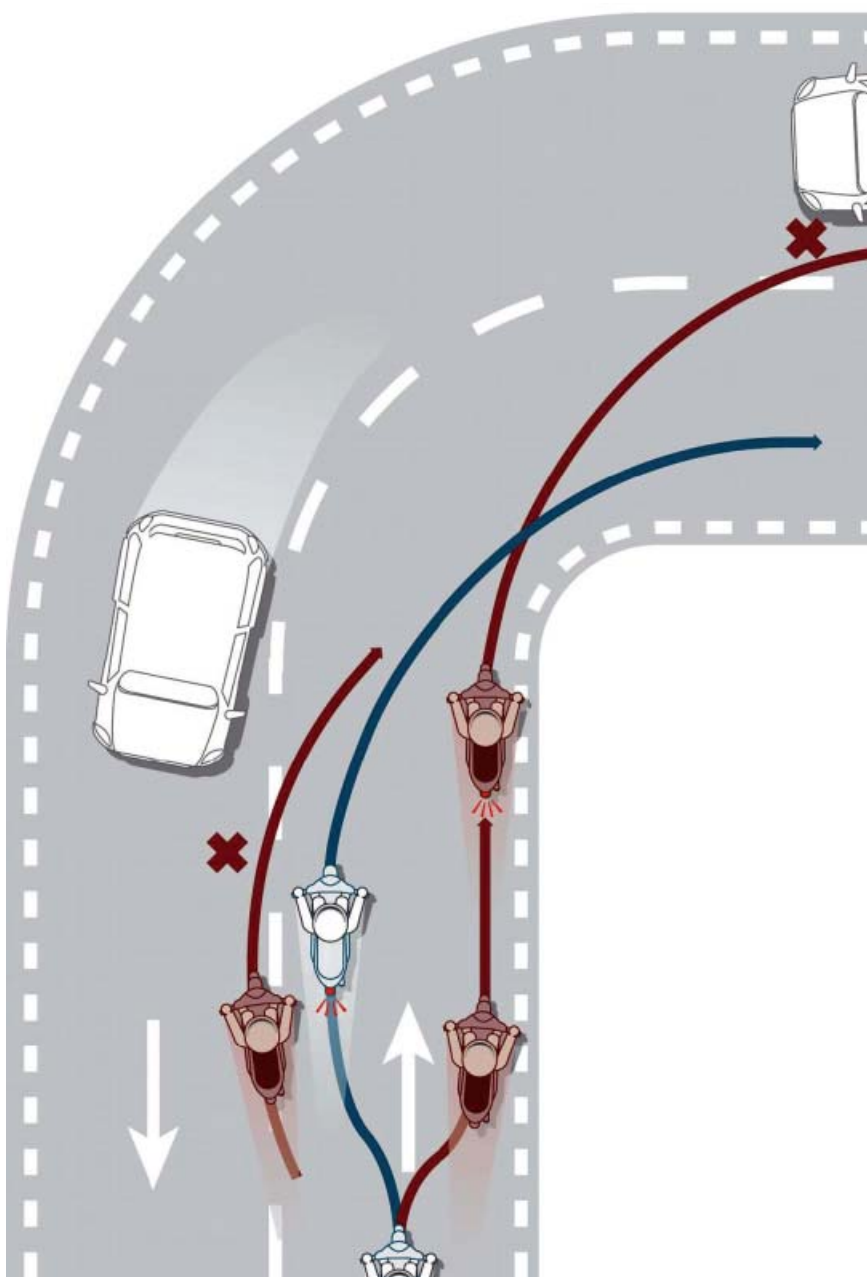
Más espacio

Cuando vas en moto por un entorno tan poco «controlado» como es una ciudad, tienes que dejar espacios para poder evitar situaciones de riesgo: aléjate del coche que te precede y aléjate de coches aparcados o de aceras en las que haya gente, niños jugando o animales. Si vas acompañado, esos espacios deberán ser todavía mayores puesto que tu tiempo de reacción será más lento y las reacciones del scooter o moto también. Ten en cuenta que quien te acompañe puede asustarse por la situación y puede desequilibrarte: ése es otro buen motivo para mantener márgenes mayores, el evitar no sólo tus sustos sino los suyos. Cuidado también pasando entre coches en el atasco: hazlo con decisión y sólo cuando lo veas claro.

2

Freno trasero

El reparto de pesos de una moto o scooter cambia radicalmente cuando llevamos pasajero: la carga sobre el neumático trasero será mucho más alta y su límite de adherencia mucho mayor, de forma que podremos apoyarnos mucho más que cuando vamos en solitario en el freno trasero a la hora de detenernos, sobre todo si es ante una emergencia. De igual forma, en el primer momento de la frenada la rueda delantera tiene muy poca carga y podría bloquearse más fácilmente de lo que estás acostumbrado: deberás entrenarte, con pasajero, a tirar de freno trasero en continuo y tirar de freno delantero ligeramente en un primer momento hasta que notes cómo la transferencia de masas lleva más carga al neumático frontal (se empezará a hundir), antes de dar más presión con la maneta derecha.



El truco

Habla, sin distraerte de tu conducción pero evitando quedarte callado concentrándote «demasiado» en el pilotaje. Cuando no llevas demasiado tiempo montando en moto, y más cuanto más joven eres, el momento de llevar pasajero es «la ocasión»: cuando por fin podrás mostrar a alguien tus dotes de piloto, lo cerca que eres capaz de pasar de los coches sin tocarlos, cuánto puedes acelerar o frenar, cómo eres capaz de inclinar hasta rozar el asfalto... Porque hasta ese momento sólo tú mismo has conocido tus éxitos, y tus fracasos, al manillar. Bien, pues eso no es bueno: como te decía a todos nos ha pasado, y a la mayoría esas «ganas de exhibición» nos han metido en algún lío, del que con suerte hemos salido airoso (mejor aún si él o ella ni se han dado cuenta...). En realidad la actitud correcta cuando vas a llevar a alguien es justamente la opuesta: ir más tranquilo, más relajado aunque más atento, con más márgenes. Charla tranquilamente mientras mantienes tu atención en el tráfico que vas dejando atrás, y querrán volver a acompañarte.

NO TE OLVIDES...

- Por supuesto, para ir en moto aunque sea «aquí al lado» es imprescindible llevar el equipamiento necesario para hacerlo seguro: casco, y mejor guantes y chaqueta apropiada.
- Además de piloto y acompañante, la moto debe estar preparada: atención a las presiones, si normalmente son importantes cuando carguemos otra buena cantidad de kilos sobre la rueda trasera notaremos muchísimo un mal hinchado.
- Atención también a la precarga de muelle/s de suspensión, la regulación está ahí precisamente para esto.
- Al freno trasero le exigiremos mucho más trabajo de lo habitual... ¿está bien tensado (tambor)? ¿están bien las pastillas? ¿tenemos el pedal o maneta bien regulado?
- Aumenta las distancias de seguridad: aléjate del coche de delante y evita ponerte justo detrás suyo para poder tener una buena escapatoria por un lateral en caso de frenada.
- Usa el freno trasero, con la carga extra será difícil bloquear la rueda.
- Atención al freno delantero: accionalo «en dos tiempos» más marcados de lo habitual para no ejercer demasiada fuerza de frenado hasta que la rueda esté cargada.
- Cuidado al inclinar: no lo hagas bruscamente pues la distancia libre es menor y, si roza algo «duro», las ruedas perderían adherencia.

3

Trazadas limpias

Nunca hay que ser brusco conduciendo sobre dos ruedas (ni sobre cuatro), pero al llevar pasajero esto es especialmente cierto: olvídate de llegar al semáforo, «clavar» los frenos y «tirar» la moto para doblar la esquina. Con pasajero, la suspensión se habrá hundido notablemente y la distancia libre al suelo habrá disminuido mucho, de forma que será muy fácil llegar a rozar con los estribos (moto) o el caballete (scooter) o escape (ambos). Si la presión sobre una pieza fija (caballete, escape) es muy grande, aparte de arañarla disminuirá la presión sobre las otras partes en contacto con el asfalto... sí, las ruedas. Es una situación bastante típica en scooter y sencilla de evitar, trazando con finura y evitando inclinar demasiado: cada scooter tiene su límite y deberás descubrir el del tuyo, pero hazlo con seguridad y progresivamente.

4

Anticipación

«Anticiparse» no sólo significa ser capaz de prever los movimientos de los demás vehículos entrenando la mirada y ese «sexto sentido» que las dos ruedas desarrollan. Anticiparse es también prepararse antes de emprender la marcha: retoca la regulación de precarga de los muelles traseros para que no se hunda tanto al ir dos a bordo; fijate dónde quedan los reposapiés del pasajero y dónde pone sus pies y rodillas para evitar que os estorbéis (debes poder conducir cómodamente); enséñale a sujetarse, mejor las manos a los lados de tu cintura o hacia el depósito (moto) que en las asas (se desequilibrará al frenar). Y pídele atención al tráfico, que mantenga su casco al lado del tuyo (cambiando de lado), no detrás.

Cacería urbana

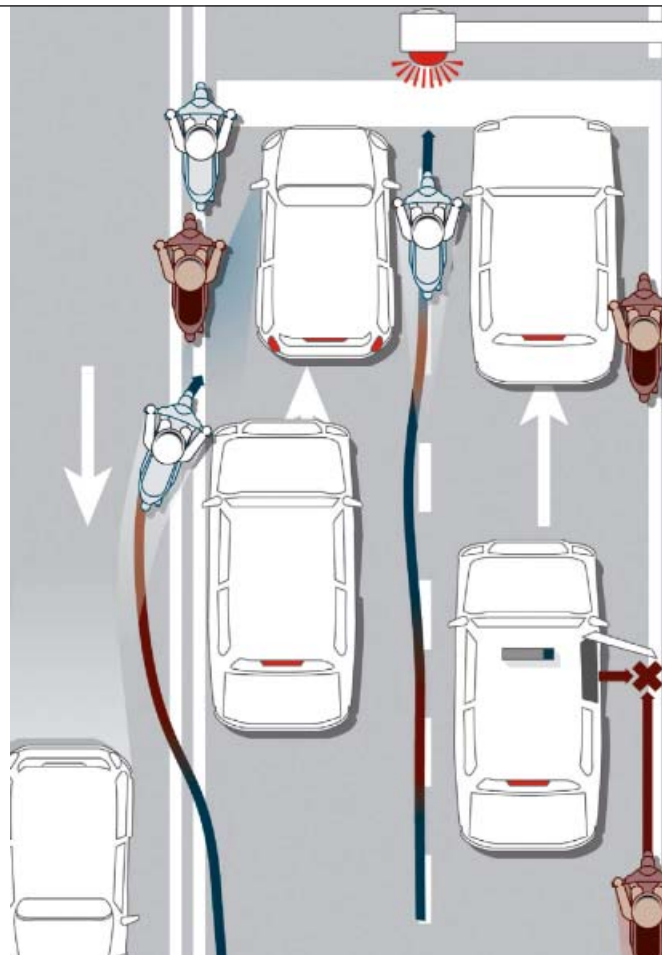
Aunque cada día somos más los que andamos sobre dos ruedas por nuestras ciudades, los conductores de coches todavía no perciben como debieran nuestra presencia y a veces realizan maniobras con las que pueden «cazarnos». Saberlo de antemano ayuda a evitar ese riesgo. JMªA ILUSTRACIONES: IKI

AL circular por las calles de nuestras ciudades hay una serie de situaciones que se repiten con bastante frecuencia y que son un riesgo para quienes andamos sobre dos ruedas, pues lo que entre coches es un despiste que se arregla con un parte de chapa y pintura, a nosotros puede tirarnos al suelo. Sin embargo, con una actitud correcta al manillar, ese riesgo no pasará de mera anécdota, por eso siempre insistimos desde estas páginas en ese «sexto sentido».

Este mes abordamos algunas de las típicas «trampas» en las que podemos meternos sin querer. Pasar por la derecha de coches o autobuses detenidos es una de las más claras, alguien puede bajarse de ellos. Aprovechar el sentido contrario para adelantar en un semáforo, deprisa y sin prestar atención a los coches parados o no prevenir las trayectorias, incorrectas pero reales y potencialmente peligrosas, de los demás vehículos en las glorietas, otra más de las más habituales «sorpresas» urbanas de cada día.

PÁSALO

Desde Scootermanía queremos que esta sección sea útil a cuantos más motoristas, expertos o inexpertos, mejor, y desde ese punto de visto tenemos que decir que celebramos la reproducción de nuestras páginas en varias páginas y foros de internet, además de nuestra propia web (www.webscootermania.com) donde evidentemente los puedes encontrar, de forma totalmente gratuita. Sin embargo pedimos a quienes hagan uso de nuestras imágenes y contenidos de esta sección que citen su origen: revista mensual Scootermanía. Gracias y... ¡pásalo!



1

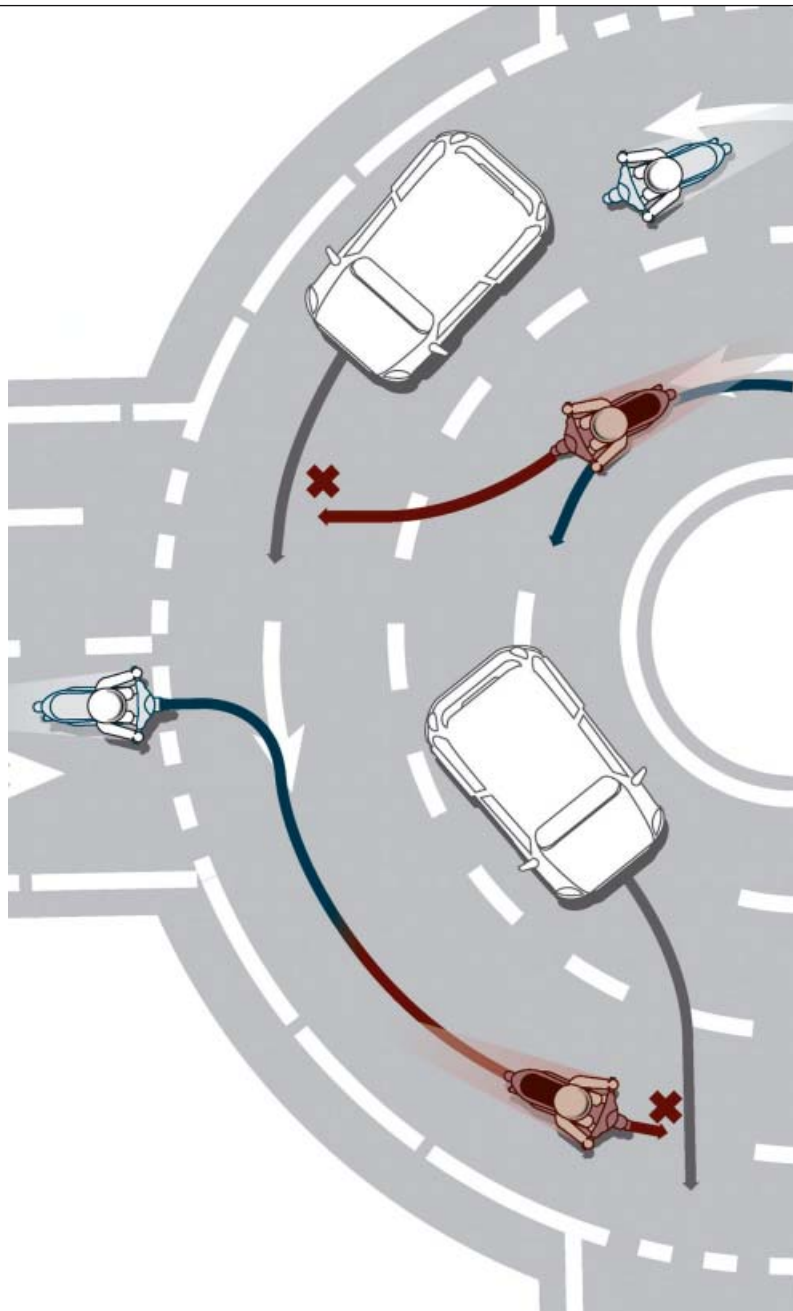
Giro inesperado (ilegal)

En calles amplias y avenidas es bastante habitual aprovechar a pasar por el sentido contrario, vacío, para llegar antes al semáforo, y la mayoría de policías municipales hacen la vista gorda con ello ya que a fin de cuentas contribuimos a la fluidez (ojo que pueden multarte perfectamente porque ¡circulas en sentido contrario!). El problema, y hay que estar muy atento a ello, es que en ese atasco que estamos evitando puede haber alguien que se ha equivocado de dirección, o que pretende ir por otro lado, y puede salir (incorrectamente) perpendicularmente de la cola para cambiar de sentido. Normalmente no mirará ni avisará (no imagina que alguien pueda venir por ahí), así que cuando lo hagas, hazlo a muy baja velocidad, sin prisa, para tener tiempo de avisar o frenar, o esquivar, a quien dé media vuelta de esa forma. Ocurre mucho, insistito: no lo hagas deprisa.

2

Giro inesperado (legal)

Al contrario que en el caso anterior, en esta otra situación «típica» tú estás circulando de forma totalmente correcta, pero es el coche que te precede o está a tu lado el que decide cambiar de carril, o tomar una bocacalle, de forma imprevista y por supuesto sin avisar (algunos ponen el intermitente a la vez que dan un volantazo... eso no es avisar obviamente). Hay momentos en que evitar esa situación de riesgo es imposible, pero sí que se puede y debe practicar una conducción defensiva en previsión de que pueda ocurrir: por supuesto no ruedas demasiado cerca de quien te precede, aumenta la vigilancia sobre quien puede «cortarte» en cada cruce según cómo sea la calle (si es de dirección única a la derecha, el riesgo vendría de la izquierda, y viceversa) y, muy importante, evita colocarte en las zonas «ciegas» de los coches cuando estés cerca de un cruce (o entrada de aparcamiento o recinto) «candidato» a volantazo.



El truco

Circular por nuestras calles en moto exige no bajar nunca la atención sobre lo que ocurre a nuestro alrededor si queremos detectar a tiempo situaciones de riesgo para que no pasen de ser anécdotas. Una gran ayuda para eso, para reaccionar a tiempo ante una situación complicada, es tener las manos preparadas: lo hemos comentado en estas páginas más de una vez, pero no está de más insistir en que llevar los dedos índices apoyados en las palancas de freno, y el pulgar izquierdo en la bocina, nos permitirá ganar unas preciosas décimas de segundo cuando necesitemos hacer uso de ellos para frenar o tocar la bocina para avisar de nuestra presencia. Acostúmbrate a llevar siempre los dedos «preparados» de esa forma cuando estés en mitad de tráfico denso, o cuando te acerques a una zona en la que es previsible que alguien haga movimientos imprevistos, y no tardarás en descubrir cómo es de importante ese tiempo ganado de reacción, aparte que la propia actitud ante lo que ocurre a tu alrededor mejorará (estarás más atento y menos relajado).

NO TE OLVIDES...

- Cuidado al aprovechar los semáforos si circulas por el sentido contrario para llegar a «primera línea», pues la calle despejada puede dar a alguno de los coches la idea de dar media vuelta y se te llevará «puesto». Nunca lo hagas deprisa, siempre con cuidado y mirando si algún coche está girando sus ruedas.
- Al sobrepasar caravanas, cuidado cuando pases a camiones, autocares y furgonetas cuyo volumen te impida ver por delante suyo: detrás puede aparecer un peatón cruzando por donde no debe, u otra moto...
- Nunca pases por la derecha, al lado de la acera o de coches aparcados, a vehículos detenidos, y menos aún si son taxis o autobuses: se podría bajar un pasajero cruzándose en tu camino.
- Circulando normalmente por una calle de varios carriles, presta atención a las que cruzan: en su dirección podría decidir irse alguno de los coches que circula contigo. Deja más espacio de seguridad y prepara una maniobra evasiva por si efectivamente decide dar un volantazo e irse por allí...
- Cuando circules por una rotonda ten presente que la mayoría lo hace mal y «traza» por dentro cuando tienen que salir inmediatamente. Prepara el dedo en la bocina y aumenta la distancia de seguridad.

3

Bajada de pasajero

Los coches y autobuses van llenos de gente, y en ocasiones esa gente tiene que bajarse... Hay una recomendación obvia pero que debe hacerse porque muchos lo descubren cuando es demasiado tarde: jamás pases a un autobús o taxi parado por su derecha, porque es por allí por donde se bajarán los pasajeros. En el caso del autobús, el riesgo es de atropellar a algún peatón recién bajado, en el del taxi es más posible tropezar antes con la puerta abierta (el pasajero no tiene espejos y raramente mira hacia atrás antes de bajarse). Existen zonas donde la posibilidad de que se baje alguien es muy evidente, cerca de paradas de autobús por ejemplo o cerca de entradas de hoteles o centros comerciales, pero es algo que puede ocurrir en cualquier lugar, y la prevención es tan sencilla como no pasar nunca por el lateral más derecho cuando la fila está parada.

4

Glorietas y «trazadores»

Hace ya unos cuantos años que se implantaron las «glorietas» en nuestro país como una forma más segura de hacer cruces entre calles y carreteras, pero la mayoría de conductores siguen sin circular correctamente por ellas: el error más común, aparte de no respetar la preferencia de paso del que está ya dentro de la glorieta, es pretender «trazarla» tomándola por el interior aunque deban salir hacia el exterior en el siguiente acceso. El problema es que tú puedes estar circulando correctamente por esa glorieta, por el carril exterior, y quien está circulando por el interior a tu izquierda pretenda cruzarse en tu camino para salir hacia la derecha: es el golpe más habitual en glorietas y la culpa siempre es del que circula por el interior. Tener razón no sirve para evitar el riesgo: fíjate en la actitud de quien está a tu izquierda, prepara el dedo en la bocina, y evita estar donde no pueda verte.